

# BULLETIN ÉCONOMIQUE du TRANSPORT

JUILLET 2004 — — NUMÉRO 31

## CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Générale ..... 3

Transport

Indices des prix ..... 4

Investissements ..... 5

Marché du travail ..... 9

## COMMERCE

EXTÉRIEUR ..... 11

## ÉTUDE MODALE

Transport ferroviaire ..... 18

## ANALYSES

Transport maritime -  
Grands Lacs ..... 20

- **ÉTUDE MODALE :**

Transport ferroviaire des marchandises au Québec, 2001

- **ANALYSES :**

Transport maritime : Saint-Laurent versus Grands Lacs

Québec 

## Mot du rédacteur en chef

**A**vec ce numéro, Alain Bolduc signe sa dernière rubrique régulière. L'équipe du *Bulletin économique du transport* tient à remercier Alain de sa collaboration, tant pour ses rubriques portant sur le marché du travail que pour ses autres articles. Nous avons eu plaisir à travailler avec lui et nous souhaitons que cela se reproduise dans le futur.

Nous profitons de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à Anne-Marie Ferland qui se joint à l'équipe de rédacteurs et qui signera une rubrique régulière dès le prochain numéro. Pour Anne-Marie, il s'agit d'un retour, puisqu'elle a déjà fait partie de l'équipe du *Bulletin* il y a quelques années.

Éric Genest-Lapante  
pour l'équipe du *Bulletin*

## Transport ferroviaire des marchandises

**L**es données les plus récentes relatives au transport ferroviaire des marchandises montrent un changement important dans la répartition régionale des marchandises à destination du Québec. Une modification méthodologique explique ce changement qui, par ailleurs, rend maintenant un portrait plus fidèle de la situation réelle.

(voir page 18)

## Transport maritime sur les Grands Lacs

**L**e fleuve Saint-Laurent est la voie d'accès vers un autre système maritime d'importance à l'échelle nord-américaine, soit celui des Grands Lacs. De quelle manière s'établissent les interrelations entre ce système et celui du Saint-Laurent? Quels sont les ports qui en font partie et les volumes de marchandises concernés?

L'auteur répond de manière détaillée à ces questions et à plusieurs autres, en faisant une analyse inédite des données de Statistique Canada. En particulier, il précise les relations entre les deux systèmes maritimes susmentionnés, mais il établit également des relations avec le système du Mississippi et il fait la distinction entre les parties canadienne et américaine du système des Grands Lacs. Toutes les principales caractéristiques de ce système sont discutées, et un parallèle est établi avec le système du Saint-Laurent, situé en presque totalité au Québec. Cet article constitue un complément à celui portant sur les flux maritimes sur le Saint-Laurent paru dans le numéro précédent.

(voir page 20)

Le présent bulletin est produit par  
le Service de l'économie et du plan directeur en  
transport  
de la Direction de la planification  
du ministère des Transports du Québec

700, boul René-Lévesque Est, 25<sup>e</sup> étage,  
Québec (Québec) G1R 5H1  
Tel. (418) 644-0447  
téléc. (418) 528-7917

**Rédacteur en chef :**  
Eric Genest-Lapante  
**Rédaction :**  
Philippe Barrette  
Alain Bolduc  
Clement Gamache  
Katy Pnard

**Édition électronique :**  
Caroline Coulombe  
Carole Robitaille

# Économie : les principaux indicateurs

## Principaux indicateurs de l'activité économique, désaisonnalisés, niveaux annualisés<sup>1</sup>

Année	2002	2003	2003				2004
Trimestre			I	II	III	IV	I
<i>en milliards de dollars de 1997</i>							
<b>Québec</b>							
Produit intérieur brut	228,9	232,9	232,3 <sup>r</sup>	232,2 <sup>r</sup>	232,7 <sup>r</sup>	234,3	..
Dépenses personnelles en biens et services	132,1	136,5	134,7	136,3 <sup>r</sup>	137,4 <sup>r</sup>	137,5	..
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	130,3 <sup>r</sup>	128,5	131,4 <sup>r</sup>	126,6 <sup>r</sup>	128,2 <sup>r</sup>	128,0	132,8
Exportations internationales de biens	64,9	63,8	64,8 <sup>r</sup>	63,9 <sup>r</sup>	62,8	63,8	65,6
Taux de chômage (%)	8,6	9,1	8,7	9,1	9,6	9,2	8,8
<b>Canada</b>							
Produit intérieur brut	1 074,6 <sup>r</sup>	1 096,4	1 093,8 <sup>r</sup>	1 091,8 <sup>r</sup>	1 095,5 <sup>r</sup>	1 104,4	1 110,9
Dépenses personnelles en biens et services	601,6 <sup>r</sup>	620,4	613,2 <sup>r</sup>	618,1 <sup>r</sup>	624,7 <sup>r</sup>	625,8	634,1
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	550,4 <sup>r</sup>	545,8	561,2 <sup>r</sup>	538,9 <sup>r</sup>	539,4 <sup>r</sup>	544,2	558,1
Exportations de biens	374,3 <sup>r</sup>	360,2	363,0 <sup>r</sup>	357,3 <sup>r</sup>	356,0	364,3	363,4
Taux de chômage (%)	7,7	7,6	7,5	7,7	7,9	7,5	7,4
<b>Indicateurs financiers</b>							
Taux de change (dollar américain en monnaie canadienne)	1,570	1,402	1,510	1,398	1,380	1,316	1,318
Bourse de Toronto, indice S&P/TSX (1975=100)	7 036	7 162	6 489	6 810	7 396	7 951	8 632

Source : Institut de la statistique du Québec

<sup>1</sup> Sauf indication contraire

Tableau 1

Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits dans la présente publication.

Signes :

Nombre non disponible ..

N'a pas lieu de figurer ...

Néant -

Nombre infime - -

Nombre reculé r

Données confidentielles x

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada.

On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet <http://www.statcan.ca> et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

# Hausse prononcée du prix du transport

Katy Pinard *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Au premier trimestre de 2004, les indices des prix à la consommation (IPC) ont enregistré une troisième hausse trimestrielle consécutive, augmentant de 0,9 % au Québec et de 0,5 % au Canada. Au cours de cette période, les in-

dices des prix du transport (IPT) ont aussi varié à la hausse de 1,9 % au Québec et de 1,3 % au Canada.

Du quatrième trimestre de 2003 au premier trimestre de 2004, les

indices des prix du transport privé ont connu des augmentations semblables à celles des IPT, soit une variation de 1,9 % au Québec et de 1,5 % au Canada. Cette hausse découle essentiellement de la majoration du prix de l'essence

## Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année Trimestre	2003				2004	Variation	
	I	II	III	IV		2003 / I au 2004 / I	2003 / IV au 2004 / I
	Base 1992 = 100					%	
Québec							
Transport privé <sup>1</sup>	131,2	127,1	127,8	127,3	129,7	-1,1	1,9
Achat et location de véhicules automobiles <sup>2</sup>	127,5	126,5	124,4	125,5	124,8	-2,1	-0,6
Utilisation de véhicules automobiles	129,2	122,4	125,5	123,6	128,8	-0,3	4,2
Essence	136,8	120,7	127,1	121,3	132,4	-3,2	9,2
Pièces, entretien et réparation	116,6	118,1	118,8	120,3	121,0	3,8	0,6
Autres dépenses d'utilisation	128,2	128,5	128,8	130,0	130,0	1,4	0,0
Primes d'assurance	139,5	140,0	140,2	142,2	142,2	1,9	0,0
Transport public <sup>3</sup>	152,3	153,5	156,5	156,4	159,2	4,5	1,8
Transport local et de banlieue	130,2	130,3	134,6	136,7	142,2	9,2	4,0
Transport urbain en autobus et métro	132,3	132,4	138,3	138,3	144,5	9,2	4,5
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	124,3	124,3	124,3	131,6	135,3	8,8	2,8
Transport interurbain	185,5	188,9	189,2	184,6	181,9	-1,9	-1,5
Ensemble du transport (IPT)	132,7	128,9	129,6	129,2	131,6	-0,8	1,9
Ensemble des biens et services (IPC)	118,7	118,2	118,3	118,5	119,6	0,8	0,9
Canada							
Transport privé <sup>1</sup>	141,3	137,7	138,7	137,9	140,0	-0,9	1,5
Achat et location de véhicules automobiles <sup>2</sup>	126,7	125,5	122,7	124,2	123,7	-2,4	-0,4
Utilisation de véhicules automobiles	150,6	144,6	149,5	146,4	151,0	0,3	3,1
Essence	144,9	130,0	137,8	129,0	138,9	-4,1	7,7
Pièces, entretien et réparation	118,9	120,5	121,6	122,5	123,1	3,5	0,5
Autres dépenses d'utilisation	177,0	178,2	181,6	183,8	183,8	3,8	0,0
Primes d'assurance	193,6	194,6	199,0	201,9	201,9	4,3	0,0
Transport public <sup>3</sup>	167,3	170,0	172,4	169,0	167,7	0,2	-0,8
Transport local et de banlieue	140,3	140,9	143,6	144,4	146,3	4,3	1,3
Transport urbain en autobus et métro	147,2	147,5	149,4	149,5	151,6	3,0	1,4
Taxi et autres transports locaux et de banlieue	119,3	120,4	124,1	126,1	127,4	6,8	1,0
Transport interurbain	188,7	193,2	195,3	188,6	184,8	-2,1	-2,0
Ensemble du transport (IPT)	143,5	140,4	141,4	140,5	142,3	-0,8	1,3
Ensemble des biens et services (IPC)	122,2	122,0	122,5	122,6	123,2	0,8	0,5

Source : Statistique Canada, répertoire Cansim, date d'extraction : avril 2004

<sup>1</sup> Transport au moyen du véhicule automobile personnel.

<sup>2</sup> Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.

<sup>3</sup> Transport collectif (train, autobus, avion, taxi, métro).

Tableau 2

(9,2 % au Québec et 7,7 % au Canada) qui a fait augmenter les coûts d'utilisation des véhicules automobiles tant au Québec (4,2 %) qu'au Canada (3,1 %). Les prix d'achat et de location des véhicules automobiles ont pour leur part diminué de 0,6 % au Québec et de 0,4 % au Canada.

Au cours de la même période, l'indice des prix du transport public a augmenté de 1,8 % au Québec mais il a diminué de 0,8 % au Canada. La différence est attribuable principalement à l'augmentation du prix du transport local et de banlieue qui a été trois fois plus élevée au Québec (4,0 %) qu'au Canada (1,3 %). Les deux composantes de l'indice des prix du transport local et de banlieue ont enregistré une augmentation beaucoup plus forte au Québec (4,5 % pour le transport urbain en autobus et en métro et 2,8 % pour les services de taxi et autres transports locaux et de banlieue) qu'au Canada (1,4 % et 1,0 % respectivement). Les prix du transport interurbain

ont diminué de 1,5 % au Québec et de 2,0 % au Canada, ce qui représente un deuxième recul trimestriel consécutif.

Sur une base annuelle, c'est-à-dire en comparant les statistiques du premier trimestre de 2003 avec celles du premier trimestre de 2004, les prix du transport privé ont varié à la baisse de 1,1 % au Québec et de 0,9 % au Canada. Les prix d'achat et de location de véhicules automobiles ont diminué de plus de 2,0 % tant au Québec qu'au Canada. Au Québec, la légère diminution des frais d'utilisation des véhicules automobiles s'explique surtout par la baisse du prix de l'essence (3,2 %)<sup>1</sup>; cette dernière a en effet neutralisé la hausse du prix des pièces, de l'entretien et des réparations (3,8 %). Au Canada, la réduction du prix de l'essence (4,1 %) n'a pas suffi à contrecarrer la hausse du prix des pièces, de l'entretien et des réparations (3,5 %) ainsi que celle du coût des autres dépenses d'utilisation (3,8 %), ce qui a entraîné une légère hausse des frais d'utili-

sation des véhicules automobiles (0,3 %).

Au cours de la même période, les prix du transport public ont enregistré une hausse plus forte au Québec (4,5 %) qu'au Canada (0,2 %). Cette forte hausse est attribuable essentiellement aux prix du transport local et de banlieue qui ont augmenté de 9,2 % au Québec et de 4,3 % au Canada. Cette différence s'explique par l'augmentation de l'indice des prix du transport urbain en autobus et en métro, laquelle est trois fois plus élevée au Québec (9,2 %) qu'au Canada (3,0 %). Quant aux prix du transport interurbain, ils ont connu une baisse de 1,9 % au Québec et de 2,1 % au Canada.

Au Québec comme au Canada, au cours des 12 mois allant du premier trimestre de 2003 à celui de 2004, les IPT ont enregistré un recul de 0,8 % alors que les IPC ont montré la tendance inverse, augmentant de 0,8 %.

<sup>1</sup> Rappelons que la période de référence de l'article se termine en mars 2004. Les turbulences subséquentes ne sont pas prises en considération ici.

## Investissements

# Des résultats supérieurs à la moyenne canadienne

Clement Gamache *Economiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

## Au Canada

En 2004, les entreprises, les administrations publiques et les établissements privés prévoient consacrer près de 224 milliards de dollars à des dépenses d'investissement en installations, en équipement et en logement, soit une hausse de 3,1 % par rapport à l'année précédente (tableau 3). Cependant, il semble que la croissance, encore cette année, provienne principalement du secteur public (augmentation prévue de 7,2 %) alors que la contribution du secteur privé enregistre une croissance de 2,0 % pour l'année en cours. L'investissement du secteur privé, excluant la construction résidentielle, montre une première croissance (1,7 %) depuis 2001.

### Note aux lecteurs :

Les perspectives d'investissement sont fondées sur une enquête-échantillon menée auprès de 27 000 entreprises, administrations publiques et établissements. L'enquête a été réalisée d'octobre 2003 à janvier 2004 et a obtenu un taux de réponse de 84 %. Le coefficient de variation, qui permet de mesurer la précision des données, est de 0,5 % à l'échelle du Canada. Les données publiées dans le présent article sont annualisées en fonction de l'année civile et exprimées en dollars courants.

Statistique Canada

En outre, il est prévu que les dépenses des administrations publiques progresseront de 6,7 %, provenant principalement des administrations locales où l'on prévoit qu'une hausse de 10,4 % fera passer l'investissement total à 11,4 milliards de dollars. Les ministères provinciaux prévoient une augmentation de 284 millions de

dollars, ce qui devrait porter l'investissement total à près de 6 milliards de dollars. Dans les deux cas, les hausses se concentrent dans le secteur de la construction. La majeure partie de cette augmentation proviendrait du Québec et de l'Ontario.

## Immobilisations des industries du transport et de l'entreposage, 2002-2004

	2002	2003	2004	Variation	
				2002-2003	2003- 2004
Secteurs et sous-secteurs d'activité économique	en millions de dollars			%	
Québec					
Industrie du transport et de l'entreposage	1 904	1 772	2 078	-6,9	17,3
Industrie du transport	1 878	1 751	2 058	-6,8	17,6
<i>Aerien</i>	758	680	748	-10,3	10,0
<i>Ferroviaire</i>	348	212	230	-39,2	8,7
<i>Maritime</i>	x	x	x	x	x
<i>Par camion</i>	258	238	232	-7,7	-2,8
<i>En commun et terrestre de voyageurs</i>	183	246	414	34,7	68,3
<i>Pipeline</i>	15	9	15	-38,4	61,1
<i>Tourisme et d'agrément</i>	6	8	11	27,4	32,9
<i>Activités de soutien au transport</i>	245	279	342	14,0	22,3
Ensemble de l'activité économique	39 877	42 080	44 272	5,5	5,2
Ontario					
Industrie du transport et de l'entreposage	4 184	4 134	4 607	-1,2	11,4
Ensemble de l'activité économique	76 949	80 566	82 660	4,7	2,6
Canada					
Industrie du transport et de l'entreposage	11 788	11 555	12 198	-2,0	5,6
Industrie du transport	11 359	11 001	11 618	-3,2	5,6
<i>Aerien</i>	3 751	3 950	4 023	5,3	1,8
<i>Ferroviaire</i>	1 137	1 205	1 273	6,0	5,7
<i>Maritime</i>	164	179	238	9,2	33,4
<i>Par camion</i>	1 277	1 258	1 267	-1,5	0,7
<i>En commun et terrestre de voyageurs</i>	1 471	1 609	1 933	9,3	20,2
<i>Pipeline</i>	1 300	847	728	-34,9	-14,0
<i>Tourisme et d'agrément</i>	49	44	42	-11,0	-4,6
<i>Activités de soutien au transport</i>	2 210	1 911	2 114	-13,5	10,6
Ensemble de l'activité économique	209 266	217 182	223 819	3,8	3,1

Source : Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*, n° 61-205-XIB au catalogue, Bureau de la statistique du Canada.  
 Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec.  
 2002: dépenses réelles; 2003: dépenses réelles provisoires; 2004: perspectives.

Tableau 3

Les industries manufacturières canadiennes prévoient majorer leurs investissements de 3,9 %, grâce essentiellement au secteur des métaux de première transformation et à celui du pétrole et du charbon. Il s'agit de la seconde hausse consécutive de cet ordre dans le secteur manufacturier après deux années de repli marqué. L'investissement dans ce sec-

teur, bien qu'en progression, se situera un peu en deçà des 19 milliards de dollars, un seuil atteint pour la dernière fois en 2001. En ce qui concerne le secteur du transport et de l'entreposage, la valeur des immobilisations canadiennes atteindrait un niveau de 12 milliards, soit une progression de 5,6 %. Cette croissance est

attribuable en totalité aux investissements en construction qui devraient s'établir à 4,2 milliards, en hausse de 18,3 % par rapport à 2003. Les dépenses d'investissement en équipements dans ce secteur affichent un léger repli de l'ordre de 0,3 % par rapport à l'an dernier pour se chiffrer à 8,0 milliards.

## Au Québec

En 2004, les résultats provisoires de l'enquête annuelle de Statistique Canada portant sur les intentions d'investissement des divers agents économiques révèlent une

hausse de plus de 5 % des immobilisations pour une deuxième année, et une neuvième augmentation annuelle consécutive. La construction de nouvelles installations

et infrastructures représente la principale source de croissance, témoignant pour une cinquième année de suite des efforts en matière d'injection de capital fixe par



les divers agents économiques. Cela s'explique par le maintien de taux d'intérêt bas conjugué à une demande soutenue notamment pour certains marchés exportateurs, mais également en ce qui concerne les mises en chantier. Pour la première fois en quatre ans, la croissance provient autant du secteur privé que du secteur public (respectivement 5,3 % et 5,0 %). Cette répartition contraste avec celle observée ailleurs au Canada où la croissance est largement tributaire de la contribution du secteur public (7,2 % contre 2,0 %).

Les immobilisations québécoises totales devraient atteindre plus de

44 milliards de dollars cette année (29 milliards en excluant les mises en chantier résidentielles), soit une hausse de 5,2 %. Les dépenses en infrastructures devraient afficher une hausse de 5,9 % alors que celles en machinerie et en équipements devraient progresser de 4,1 %. Les dépenses en immobilisation augmentent significativement dans les secteurs de la fabrication (16,3 %), du transport et de l'entreposage (17,3 %), du commerce de gros (9,4 %) ainsi que dans les secteurs de la construction industrielle (8,0 %) et résidentielle (6,7 %).

Toutefois, certains secteurs d'activité liés aux ressources et aux

services affichent un certain recul. C'est notamment le cas des secteurs des mines, du pétrole et du gaz (-3,0 %) ainsi que de l'agriculture, de la foresterie et de la pêche (-0,7 %) mais plus encore des secteurs des services immobiliers et de la location (-15,7 %), de l'hébergement et de la restauration (-26,0 %) ainsi que du commerce de détail (-8,1 %). La forte pression exercée sur le secteur de la construction, notamment par la rareté de la main-d'œuvre spécialisée et la hausse du prix de location et d'achat, élève les coûts de l'investissement à des niveaux qui en découragent plusieurs.

## Transport et entreposage

Les prévisions pour 2004 laissent entrevoir une certaine reprise des investissements canadiens en matière de transport. Ceux-ci passent d'un repli de 2,0 % l'an dernier à une hausse de 5,6 % anticipée pour la présente année. Ce sont les injections dévolues aux nouvelles immobilisations qui reçoivent la faveur des investisseurs; celles-ci devraient croître de plus de 20 % (recul de 18 % l'an dernier) alors que les sommes consacrées aux équipements et à la machinerie enregistrent une baisse de près de 1 % par rapport à 2003. Néanmoins, les montants investis en équipements demeurent prépondérants, représentant environ les deux tiers des sommes destinées au secteur des services de transport. Seuls le transport par pipeline ainsi que le transport de tourisme et d'agrément affichent des replis, respectivement de l'ordre de 14,1 % et 4,6 % par rapport à l'année précédente. Le transport en commun et terrestre des voyageurs connaît la plus forte augmentation en termes absolus, soit 324 millions de dollars ou 20,2 % pour s'établir à 1,9 milliard. Toutefois, c'est le transport maritime qui affiche le taux le plus élevé, une majoration de 33,4 % pour atteindre 238 millions. Par ordre d'importance des montants relevés, les secteurs du transport aérien, ferroviaire et par camion

progressent respectivement de 1,8 %, 5,7 % et 0,7 %. Les investissements consacrés aux activités de soutien au transport augmentent quant à eux de 10,6 % pour atteindre 2,1 milliards.

L'industrie québécoise des services de transport anticipe, pour l'année 2004, l'une de ses meilleures années avec une croissance attendue de l'ordre de 17,3 %. Ce sont les investissements en nouveaux équipements qui devraient être les principaux responsables de cette hausse, atteignant un sommet de près de 800 millions de dollars. Selon l'importance des montants concernés, le transport en commun et terrestre de voyageurs contribue le plus à la croissance avec une progression prévue de 68,3 %, pour atteindre 414 millions de dollars. Au cours des deux dernières années, ce secteur affichait une progression de 127 % qui s'explique en bonne partie par les investissements effectués pour prolonger le métro de Montréal vers Laval.

Les investissements en machines et équipements du transport aérien ainsi que la construction d'infrastructures liée aux activités de soutien au transport participent également de manière significative à l'injection de capital fixe en transport, affichant des taux respectifs

de 10,0 % et 22,3 % pour s'établir à 748 et 342 millions. Dans une moindre mesure, le transport ferroviaire et le transport de tourisme d'agrément contribuent également à la hausse des immobilisations du secteur, enregistrant des augmentations respectives de 8,7 % et 32,9 % (mais correspondant à peine à 19 et 3 millions en valeur absolue). Les entreprises de transport par camion anticipent, quant à elles, une baisse de leurs investissements de l'ordre de 2,8 % après un recul de 7,7 % l'an dernier, ce qui représente, en valeur absolue, une diminution correspondante de l'ordre de 27 millions en deux ans.

## Machinerie et équipements

**Au** Québec, après s'être chiffrée à plus de quatre dollars sur cinq lors de la première moitié des années 1990, atteignant un sommet de plus de 84 % en 1992, la proportion des dépenses dévolue à l'achat de machinerie et d'équipements sur le total des investissements pour le secteur des services en transport ne cesse de s'amenuiser pour s'établir à 61 % en 2004 (en moyenne autour de 70 % depuis 5 ans). En guise de comparaison, en 2003, cet indice atteignait 57 % pour l'ensemble de l'économie (tous les secteurs économiques confondus excluant la construction résidentielle) alors que le secteur de la fabrication attribue près de 81 % de ses investissements à des fins d'équipements et de machinerie, dont 90 % pour l'industrie très compétitive de la fabrication de matériel de transport.

Les investissements en machinerie et équipements constituent, en quelque sorte, un **indicateur avancé** de la capacité des divers acteurs économiques d'affronter la concurrence. L'introduction de nouvelles technologies ou d'équipements plus performants permet aux différents agents économiques de mieux tirer leur épingle du jeu, notamment sur les marchés internationaux. Évidemment, la progression des investissements dans les nouvelles immobilisations est un indicateur de la vitalité de l'industrie, puisque génératrice de nouvelles productions, d'emplois et de prospérité. Pour ces raisons, il convient d'effectuer également une comparaison sectorielle entre les montants accordés au Québec et ceux octroyés à l'ensemble du Canada.

Par ailleurs, le ratio Québec-Canada des investissements totaux dans le secteur des services de transport et de l'entreposage affiche un sommet de 17 %. Au cours de la première moitié des années 1990, ce rapport atteignait à peine 11 %. Le Québec récolte pour ce secteur environ 16 % des investissements canadiens en machinerie et équipements et un peu plus de 19 % en matière de construction d'infrastructures neuves. Ce-

pendant, la part dévolue au Québec pour l'ensemble des secteurs d'activité économique se chiffre à 20 %. À cet égard, la part québécoise des investissements affectés à l'échelle canadienne se répartit à peu près également entre les dépenses en construction et celles en machinerie et équipements.

## Ajustements économiques liés à la valeur du dollar canadien

**L**e raffermissement du dollar canadien accélère certaines transformations qui étaient devenues nécessaires au sein de l'économie canadienne, même si la vitesse à laquelle il s'est produit récemment a rendu les ajustements plus difficiles. Parce qu'il fait baisser le coût relatif des machines et du matériel par rapport à celui de la main-d'œuvre, un dollar plus fort stimulera une hausse de la productivité, elle-même devenue nécessaire en raison de la baisse anticipée de la population active. L'appréciation du dollar canadien rend le coût relatif des importations plus intéressant. Parallèlement, la forte hausse du dollar canadien dans un court laps de temps incite à un relâchement des taux d'intérêt qui entraîne un accroissement des dépenses et une diminution de l'épargne. Une plus forte demande donne lieu à des pressions à la hausse sur les prix. Cela devrait encourager le déplacement de la main-d'œuvre et des capitaux vers les secteurs qui alimentent la demande intérieure.

De toute évidence, l'appréciation du dollar canadien va toucher les entreprises de façon différente selon leur secteur d'activité économique. Ainsi, certains fabricants qui n'ont pas été avantagés par la hausse des cours des produits de base auront du mal à s'adapter. Cependant, la plupart des entreprises ont adopté des mesures qui leur permettent, entre autres, d'accroître leur productivité, de réduire leurs coûts, de modifier leurs sources d'approvisionnement et de se protéger contre le risque des variations du taux de change. Les informations tirées de l'enquête menée par Exportation et développement Canada en collaboration avec le Conference Board du Canada, et corroborées par la dernière enquête de la Banque du Canada<sup>1</sup>, semblent indiquer que les investissements des entreprises augmenteront afin de renforcer leur situation concurrentielle et d'accroître leur productivité.

À cet égard, le gouverneur de la Banque du Canada, monsieur Da-

vid Dodge souligne que : « En ce moment, de nombreux facteurs sont propices aux investissements : l'inflation demeure à un niveau bas, stable et prévisible et les conditions de crédit sont favorables. La confiance et la situation financière des entreprises sont solides, et les marchés boursiers affichent une bonne tenue. [...]. Les points principaux qui s'en dégagent sont clairs. Les économies doivent avoir suffisamment de flexibilité pour s'adapter aux conditions changeantes. Autrement dit, elles doivent adopter des politiques structurelles saines ainsi que des politiques macroéconomiques appropriées.[...]. Les gens d'affaires doivent reconnaître rapidement la nécessité d'apporter des correctifs. Il est périlleux de rester passif devant les réalités économiques. [...] Quand les ajustements adéquats sont opérés rapidement, l'ensemble de l'économie en bénéficie »<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Banque du Canada. *L'ajustement à l'appréciation du dollar canadien : résultat des entrevues menées par la Banque du Canada auprès des entreprises*, février 2004, site internet : [http://www.banqueducanada.ca/fr/discours/2004/dollar\\_canadien.pdf](http://www.banqueducanada.ca/fr/discours/2004/dollar_canadien.pdf)

<sup>2</sup> Banque du Canada. *S'adapter à une économie en mutation, allocution prononcée par David Dodge, gouverneur de la Banque du Canada devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain*, 11 février 2004, site internet : <http://www.banqueducanada.ca/fr/discours/2004/sp04-1f.htm>



## Transport et entreposage : repli des indicateurs

Alain Bolduc *Économiste - Service de l'environnement et des études d'intégration au milieu*

### Baisse du nombre de salariés des industries du transport et de l'entreposage

Sur la base des douze derniers mois (de mars 2003 à février 2004), le nombre total de salariés au Canada atteint 13,2 millions, en hausse de 1,3 % par rapport à la période précédente (tableau 4). Cette hausse, plus faible que celles observées pour 2000-2001 (2,3 %) et 2001-2002 (1,8 %), s'explique en grande partie par l'augmentation du nombre de salariés des industries productrices de services. Au Québec, la croissance du nombre de salariés (1,4 %) est similaire à celle du Canada.

On observe une diminution du nombre de salariés des industries du transport et de l'entreposage entre 2001 et 2003, autant au

Québec (5445) qu'au Canada (2867). Cette baisse se poursuit pendant les douze derniers mois de la période : elle atteint 4762 salariés au Québec et 5716 salariés au Canada. La baisse du nombre de salariés est donc de 954 pour le reste du Canada (ailleurs qu'au Québec), nettement moins qu'au Québec.

Pendant les douze derniers mois de la période et dans le secteur des industries du transport et de l'entreposage, le nombre de salariés au Québec a diminué dans tous les secteurs d'activité sauf dans celui des messageries et des services de messagers qui connaît une augmentation de 9,5 %. La baisse la plus marquée s'observe

dans le secteur du transport ferroviaire, qui voit son nombre de salariés diminuer de 13,7 %.

Le nombre de salariés des industries du transport et de l'entreposage au Canada croît pour quatre secteurs d'activité : le transport aérien (1,4 %), le transport par camion (0,7 %), les activités de soutien au transport (1,3 %) ainsi que les messageries et services de messagers (2,1 %). Par contre, on observe une diminution pour les secteurs du transport ferroviaire (-12,5 %), du transport en commun (-2,3 %) ainsi que dans les autres industries du transport et de l'entreposage (-0,9 %).

### Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

Année	Annuel			Partiel		Variation		
	2001	2002	2003	2002- 2003 (mars à fév.)	2003- 2004 (mars à fév.)	2001- 2002	2002- 2003	2003- 2004 (mars à fév.)
							%	
<b>Québec</b>								
Transport et entreposage	144 837	143 419	139 392	143 166	138 404	-1,0	-2,8	-3,3
Transport aérien	14 764	13 247	13 394	13 416	13 342	-10,3	1,1	-0,6
Transport ferroviaire	13 606	13 926	12 527	13 920	12 014	2,4	-10,0	-13,7
Transport par camion	38 768	38 431	38 298	38 589	38 009	-0,9	-0,3	-1,5
Transport en commun	31 615	31 289	29 529	30 955	29 531	-1,0	-5,6	-4,6
Activités de soutien au transport	18 183	18 614	18 484	18 622	18 383	2,4	-0,7	-1,3
Messageries et services de messagers	7 466	7 602	8 229	7 635	8 357	1,8	8,2	9,5
Autres	20 435	20 310	18 931	20 029	18 768	-0,6	-6,8	-6,3
Industries productrices de biens	758 831	768 442	779 594	771 224	777 573	1,3	1,5	0,8
Industries productrices de services	2 243 843	2 308 371	2 357 282	2 324 883	2 360 645	2,9	2,1	1,5
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>3 002 674</b>	<b>3 076 813</b>	<b>3 136 876</b>	<b>3 096 107</b>	<b>3 138 217</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>1,4</b>
<b>Canada</b>								
Transport et entreposage	612 880	611 993	610 013	613 038	607 322	-0,1	-0,3	-0,9
Transport aérien	60 765	55 135	55 155	56 056	56 834	-9,3	3,7	1,4
Transport ferroviaire	50 376	49 703	44 936	49 611	43 423	-1,3	-9,6	-12,5
Transport par camion	161 572	163 366	165 085	163 866	165 000	1,1	1,1	0,7
Transport en commun	98 366	100 194	98 086	100 021	97 727	1,9	-2,1	-2,3
Activités de soutien au transport	82 836	83 867	85 228	84 062	85 142	1,2	1,6	1,3
Messageries et services de messagers	39 042	40 062	41 076	40 271	41 104	2,6	2,5	2,1
Autres	119 923	119 666	118 447	119 151	118 092	-0,2	-1,0	-0,9
Industries productrices de biens	2 941 057	2 982 417	3 009 346	2 994 850	3 002 792	1,4	0,9	0,3
Industries productrices de services	9 752 718	10 003 693	10 210 701	10 062 991	10 226 643	2,6	2,1	1,6
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>12 693 775</b>	<b>12 986 110</b>	<b>13 220 047</b>	<b>13 057 840</b>	<b>13 229 435</b>	<b>2,3</b>	<b>1,8</b>	<b>1,3</b>

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : avril 2004.

Tableau 4

## Baisse de la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés des industries du transport et de l'entreposage

Sur la base des douze derniers mois, la rémunération hebdomadaire moyenne de tous les salariés pour l'ensemble des industries atteint 691 \$ au Canada, en hausse de 1,2 % par rapport à la période précédente (tableau 5). Cette hausse est légèrement inférieure à celle observée au Québec (1,9 %). D'ailleurs, cette tendance est observée depuis 2001.

Cependant, pour les salariés des industries du transport et de l'entreposage, la baisse de la rémunération hebdomadaire moyenne observée de 2002 à 2003 se poursuit pendant les douze derniers mois, autant au Canada (-0,9 %) qu'au Québec (-0,6 %). La rémunération s'établit ainsi à 760 \$ au Canada et à 714 \$ au Québec. Cette baisse s'explique par la dé-

croissance relativement prononcée dans certains secteurs d'activité, jumelée à une croissance relativement plus modeste dans d'autres.

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage								
Année	Annuel			Partiel		Variation		
	2001	2002	2003	2002-2003	2003-2004	2001-2002	2002-2003	2003-2004
	en dollars			(mars à fév.)	(mars à fév.)		%	(mars à fév.)
Québec								
Transport et entreposage	696	717	716	718	714	3,0	-0,1	-0,6
Transport aérien	876	901	854	905	833	2,9	-5,2	-8,0
Transport ferroviaire	915	942	940	944	941	3,0	-0,2	-0,3
Transport par camion	584	604	628	604	631	3,4	4,0	4,5
Transport en commun	620	642	631	642	630	3,5	-1,7	-1,9
Activités de soutien au transport	775	786	783	787	779	1,4	-0,4	-1,0
Messageries et services de messagers	636	661	646	661	643	3,9	-2,3	-2,7
Autres	702	730	746	730	752	4,0	2,2	3,0
Industries productrices de biens	750	774	787	777	789	3,2	1,7	1,5
Industries productrices de services	586	602	613	603	614	2,7	1,8	1,8
Ensemble de l'économie	628	645	656	646	658	2,7	1,7	1,9
Canada								
Transport et entreposage	742	764	763	767	760	3,0	-0,1	-0,9
Transport aérien	922	950	917	955	902	3,0	-3,5	-5,5
Transport ferroviaire	887	913	896	915	895	2,9	-1,9	-2,2
Transport par camion	693	716	724	718	723	3,3	1,1	0,7
Transport en commun	612	638	642	640	642	4,2	0,6	0,3
Activités de soutien au transport	818	836	819	837	815	2,2	-2,0	-2,6
Messageries et services de messagers	665	687	690	688	689	3,3	0,4	0,1
Autres	735	763	778	768	776	3,8	2,0	1,1
Industries productrices de biens	832	850	864	853	866	2,2	1,6	1,5
Industries productrices de services	617	631	638	632	640	2,1	1,1	1,3
Ensemble de l'économie	667	681	690	683	691	2,1	1,3	1,2

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : janvier 2004.

Tableau 5

## COMMERCE EXTÉRIEUR

# Chute de l'international, hausse de l'interprovincial

Clement Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

**Au** cours de l'année 2003, les exportations totales du Québec ont enregistré un repli de 5,9 % par rapport à l'année précédente. Les importations ont quant à elles pro-

gressé légèrement de 0,2 %. Ainsi, le surplus de la balance commerciale du Québec a atteint son plus bas niveau depuis 1999, soit 593 millions de dollars (4,7 mil-

liards en 2002). Notons que le solde de la balance commerciale enregistre des surplus depuis 1995 et qu'il a atteint un sommet de 6,6 milliards en 2001.

## Les États-Unis, principal partenaire du Québec

Le repli est en partie attribuable au ralentissement des échanges du Québec avec son principal partenaire commercial, soit les États-Unis. Les données des exportations de 2003 montrent un recul de

6,6 % par rapport à 2002. Quant aux importations, elles diminuent de 8,8 %. Le surplus de la balance commerciale du Québec avec les États-Unis s'établirait à environ 29,6 milliards de dollars, soit le

surplus le plus bas depuis 1998 (20,7 milliards) et en régression par rapport au sommet de 33,4 milliards atteint en 2000.

## Autres partenaires commerciaux internationaux

### EXPORTATIONS

● En 2003, les exportations du Québec vers les quatre marchés les plus importants après celui des États-Unis, soit le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France et le Japon, affichent une augmentation de 6,7 % par rapport à 2002 pour atteindre une valeur de 4,3 milliards de dollars (tableau 6). Parmi les six principaux marchés d'exportation suivants, seule l'Inde augmente ses achats au Québec (de 13 % pour s'établir à 221,1 millions). L'ensemble des 25 principaux pays connaît donc une baisse de la valeur des exportations québécoises de l'ordre de 6,0 %, un repli de plus de 3,9 milliards par rapport à la même période en 2002.

### Exportations du Québec vers ses principaux marchés, en dollars courants, 1999-2003

Année	1999	2000	2001	2002	2003	Variation	
						2001-2002	2002-2003
en millions de dollars						%	
États-Unis	52 663,0	63 450,2	60 019,3	57 201,5	53 424,3	-4,7	-6,6
Royaume-Uni	873,9	1 169,4	1 666,1	1 110,7	1 284,6	-33,3	15,7
Allemagne	1 498,8	2 186,8	1 142,5	1 235,8	1 202,5	8,2	-2,7
France	994,7	835,6	911,6	951,7	934,6	4,4	-1,8
Japon	178,2	350,5	610,8	701,2	845,4	14,8	20,6
Chine	532,5	586,8	704,3	698,5	540,2	-0,8	-22,7
Pays-Bas	451,3	611,3	727,6	822,8	520,8	13,1	-36,7
Italie	312,9	277,9	365,8	379,0	348,4	3,6	-8,1
Mexique	292,3	275,0	260,9	335,6	321,5	28,6	-4,2
Espagne	198,1	332,6	291,3	436,3	291,3	49,8	-33,2
Inde	85,1	189,4	122,9	195,2	221,1	58,8	13,3
Australie	140,8	167,0	246,3	175,9	216,8	-28,6	23,3
Corée du Sud	175,8	179,7	190,0	198,3	215,4	4,4	8,6
Belgique	205,1	256,7	213,4	232,6	207,2	9,0	-10,9
Irlande	125,9	165,3	172,2	153,1	201,1	-11,1	31,4
Suisse	159,2	238,0	119,7	235,4	179,6	96,7	-23,7
Hong Kong	183,4	143,3	188,1	168,5	171,8	-10,4	1,9
Bresil	121,7	126,4	207,3	140,5	155,2	-32,2	10,5
Taiwan (Taïpei)	88,8	118,1	114,3	139,7	145,3	22,2	4,0
Luxembourg	18,8	4,3	6,4	6,3	132,4	-0,9	1987,1
Émirats arabes unis	51,2	47,6	31,0	80,3	123,4	158,9	53,8
Singapour	158,0	197,4	109,1	182,2	116,1	67,1	-36,3
Finlande	98,9	84,6	78,0	103,5	112,6	32,8	8,7
Russie	36,7	40,6	56,6	65,1	110,3	15,0	69,4
Israël	104,9	87,1	100,9	120,6	110,0	19,5	-8,8
25 principaux pays	59 914,5	72 377,8	68 809,0	66 070,5	62 131,8	-4,0	-6,0
Total	61 987,5	74 152,1	70 819,0	68 245,7	64 228,4	-3,6	-5,9

Source : Institut de la Statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales.

Tableau 6

## IMPORTATIONS

• Les quatre principaux marchés d'approvisionnement du Québec, outre les États-Unis, sont, dans l'ordre, le Royaume-Uni, la Chine, le Japon et l'Allemagne (la France se trouve au sixième rang). Pour ceux-ci, les importations québécoises enregistrent une hausse de 1,2 % en 2003 par rapport à 2002, pour s'établir à 13,8 milliards de dollars (tableau 7). Le Royaume-Uni et le Japon connaissent des replis respectifs de 1,9 % et 8,0 % compensés par une hausse de 14,0 % des importations en provenance de la Chine. Parmi les six marchés d'importation suivants, seul le Mexique affiche un léger repli de l'ordre de 3,2 % pour atteindre 2,1 milliards. Les 25 principaux pays d'où proviennent les achats québécois à l'étranger enregistrent, au cours de la même période, une diminution de 1,3 %, soit un repli d'environ 730 millions sur l'an dernier, pour atteindre 55,2 milliards.

La balance commerciale des 24 principaux pays (excluant les États-Unis) ayant des échanges commerciaux avec le Québec affiche donc un solde net-

## Importations du Québec des principaux pays, en dollars courants, 1999-2003

Année	1999	2000	2001	2002	2003	Variation	
						2001-2002	2002-2003
						en millions de dollars	
						%	
États-Unis	29 023,4	30 048,2	26 950,1	26 084,7	23 787,2	-3,2	-8,8
Royaume-Uni	3 575,5	7 213,6	6 223,2	4 631,8	4 544,2	-25,6	-1,9
Chine	2 036,6	2 844,9	2 684,4	3 436,1	3 916,7	28,0	14,0
Japon	2 767,9	2 503,6	2 746,6	2 979,8	2 740,1	8,5	-8,0
Allemagne	2 003,5	2 377,5	2 470,9	2 532,8	2 548,5	2,5	0,6
France	3 245,8	2 156,8	2 361,8	2 272,6	2 348,3	-3,8	3,3
Norvège	1 117,6	1 825,0	1 578,5	1 856,3	2 258,3	17,6	21,7
Mexique	1 615,7	1 987,8	2 264,9	2 207,0	2 137,2	-2,6	-3,2
Italie	1 196,8	1 199,9	1 144,2	1 251,7	1 373,6	9,4	9,7
Irlande	334,5	280,7	565,2	520,6	1 235,1	-7,9	137,2
Corée du Sud	846,7	1 107,1	1 059,4	1 116,4	1 155,9	5,4	3,5
Taiwan (Taïpei)	1 010,3	1 059,4	707,7	861,4	771,0	21,7	-10,5
Australie	481,2	759,3	804,3	769,5	734,4	-4,3	-4,6
Brésil	379,0	483,4	565,2	560,4	687,7	-0,9	22,7
Pays-Bas	344,5	301,0	394,2	454,1	584,8	15,2	28,8
Espagne	351,9	301,1	404,7	427,5	541,2	5,6	26,6
Chili	208,2	313,7	363,0	341,4	509,9	-6,0	49,4
Autriche	290,3	336,4	349,2	427,2	503,8	22,4	17,9
Malaisie	484,6	565,9	388,7	410,1	454,1	5,5	10,7
Suède	367,1	313,7	340,3	369,7	422,7	8,6	14,3
Venezuela	508,6	664,4	911,5	903,9	407,1	-0,8	-55,0
Danemark	168,1	201,5	305,9	439,2	405,3	43,6	-7,7
Finlande	199,4	218,5	258,4	313,6	385,1	21,4	22,8
Thaïlande	320,5	568,1	306,0	362,4	374,0	18,5	3,2
Belgique	327,6	329,0	366,3	396,7	370,7	8,3	-6,6
25 principaux pays	53 749,8	61 000,8	57 338,8	55 926,9	55 196,8	-2,5	-1,3
Total	60 185,7	68 142,3	64 251,7	63 516,9	63 635,4	-1,1	0,2

Source : Institut de la Statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales.

Tableau 7

tement négatif (importations supérieures aux exportations) de l'ordre de 22,7 milliards de dollars, en

hausse de 8,2 % par rapport à la période correspondante de 2002.

## Principaux produits

EXPORTATIONS  
(EN DOLLARS CONSTANTS)<sup>1</sup>

• En 2003, 14 des 25 principaux groupes de produits exportés ont connu une diminution par rapport à 2002. Au total, les 25 principaux groupes de produits enregistrent une augmentation de 2,6 % (tableau 8). Le principal produit d'exportation du Québec, les avions complets, connaît une hausse de

17,6 % par rapport à l'année précédente, pour s'établir à 7,1 milliards de dollars. Au deuxième rang, l'aluminium affiche une hausse de 7,0 % pour atteindre 5,7 milliards. De leur côté, les ventes d'équipements et de matériel de communication affichent un taux à peu près stable avec 0,3 %, et les ventes de papier journal et les machines ainsi que le matériel de bureau progressent respective-

ment de 4,7 % et 23,6 %. Les exportations de plusieurs autres produits enregistrent des diminutions : autres matériels et outils (-8,0 %); bois d'œuvre (-2,7 %); vêtement et ses accessoires (-8,3 %); moteurs d'avion et leurs pièces (-7,3 %); autres produits finis (-3,7 %). Ensemble, ces cinq produits accusent un recul de près de 529 millions, soit un repli de 6,2 % par rapport à 2002.

### Exportations des principaux produits québécois, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 2002-2003

Année	2002	2003	Variation
	en millions de dollars		%
Avions complets y compris moteurs	6 069,8	7 140,8	17,6
Aluminium, y compris alliages	5 342,5	5 713,9	7,0
Autre équipement et matériel de télécommunication	3 757,7	3 769,9	0,3
Papier journal	3 278,9	3 433,7	4,7
Machines et matériel de bureau	1 824,8	2 254,8	23,6
Autres matériel et outils	2 181,9	2 006,5	-8,0
Bois d'œuvre, résineux	1 927,5	1 875,2	-2,7
Vêtements et accessoires vestimentaires	1 701,9	1 561,0	-8,3
Moteurs d'avions et leurs pièces	1 591,0	1 474,3	-7,3
Autres produits finis	1 186,5	1 142,6	-3,7
Viandes fraîches, réfrigérées ou congelées	959,8	1 022,8	6,6
Autres demi-produits en bois	1 154,4	1 018,3	-11,8
Pâte de bois et pâte similaire	929,7	947,4	1,9
Autres instruments de mesure, contrôle, laboratoire, médical et optique	1 197,6	936,6	-21,8
Ouvrages de base en métal	1 006,7	894,9	-11,1
Récipients et fermetures	847,1	816,3	-3,6
Autres effets ménagers et personnels	863,8	754,2	-12,7
Cuivre et alliages	858,9	741,1	-13,7
Formes de bases en matières plastiques	725,0	733,6	1,2
Imprimés	708,9	706,1	-0,4
Autre papier	722,7	696,0	-3,7
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	637,7	664,8	4,2
Autre papier à imprimerie	639,1	630,8	-1,3
Camions, tracteurs routiers et châssis	506,7	615,5	21,5
Pièces d'avions, sauf moteurs	465,4	609,2	30,9
<b>25 principaux produits</b>	<b>41 086,1</b>	<b>42 160,7</b>	<b>2,6</b>
<b>Total</b>	<b>64 924,6</b>	<b>63 827,1</b>	<b>-1,7</b>

Source : Institut de la Statistique du Québec. Direction des statistiques économiques et sociales.

Tableau 8

### IMPORTATIONS (EN DOLLARS CONSTANTS)

● Au cours de l'année 2003, seulement 6 des 25 principaux groupes de produits importés affichent un recul par rapport à l'année précédente. Ainsi, l'ensemble des 25 principaux groupes de produits importés progresse de 7,4 % par rapport à l'année précédente (tableau 9). Les importations québécoises du principal produit acheté à l'étranger, l'automobile, baissent de 2,2 % pour s'établir à 7,2 milliards de dollars. Les ordinateurs viennent au deuxième rang, affi-

chant une augmentation de 13,5 % (6,2 milliards). Les achats de pétrole brut augmentent de 1,8 % (4,9 milliards), suivis des tubes électriques et semi-conducteurs et des équipements et du matériel de télécommunication, presque *ex aequo* à 2,3 et 2,2 milliards, pour des hausses respectives de 24,3 % et 7,0 %. L'importation de médicaments et de produits pharmaceutiques progresse de 65,9 %. Les acquisitions de camions, de tracteurs routiers et de leurs châssis enregistrent une hausse de 18,4 % alors que les achats de pièces d'avions autres

que les moteurs s'élèvent de 1,5 %. Ces sept groupes de produits, excluant l'automobile, sont donc responsables d'une majoration de 14,2 % totalisant près de 21 milliards d'achats à l'étranger, soit plus de 2,5 milliards de plus qu'en 2002. Les achats de produits chimiques organiques diminuent de 5,9 % alors que ceux des produits inorganiques sont majorés d'à peine 1,7 %. Signalons que les moteurs d'avion et leurs pièces, au huitième rang des importations québécoises en 2002, se retrouvent en 2003 au dixième rang, subissant une baisse de 13,6 %.

### Importations des principaux produits, aux prix de 1997, données désaisonnalisées, 2002-2003

Année	2002	2003	Variation
	<i>en millions de dollars</i>		<i>%</i>
Automobiles et châssis	7 374,1	7 208,2	-2,2
Ordinateurs électroniques	5 465,4	6 202,1	13,5
Pétrole brut	4 771,3	4 858,5	1,8
Tubes électriques et semi-conducteurs	1 857,0	2 307,9	24,3
Autre équipements et matériel de télécommunication	2 095,6	2 241,9	7,0
Médicaments et produits pharmaceutiques, en dose	1 334,0	2 213,2	65,9
Camions, tracteurs routiers et châssis	1 431,8	1 695,4	18,4
Pièces d'avions, sauf moteurs	1 234,9	1 253,8	1,5
Produits chimiques organiques	1 307,9	1 230,5	-5,9
Moteurs d'avions et leurs pièces	1 418,0	1 224,5	-13,6
Produits chimiques inorganiques	1 188,7	1 209,3	1,7
Pièces de véhicules automobiles, sauf moteurs	1 129,3	1 129,2	0,0
Autres minerais, concentrés et déchets métallifères	673,5	714,9	6,1
Vêtements de dessus non tricotés	613,5	687,2	12,0
Matières plastiques non façonnées	651,7	635,3	-2,5
Téléviseurs, radios et phonographes	583,0	615,7	5,6
Autres dérivés du pétrole et du charbon	356,6	599,4	68,1
Papier et carton	605,7	598,5	-1,2
Autres boissons	401,7	526,1	31,0
Vêtements de dessus tricotés	459,5	514,6	12,0
Matériel téléphonique et télégraphique	582,0	513,9	-11,7
Autres effets personnels et articles ménagers	458,3	506,8	10,6
Autres vêtements et accessoires vestimentaires	460,6	495,3	7,5
Autres instruments de mesure, de laboratoire, etc.	462,1	477,0	3,2
Chaussures	453,6	465,5	2,6
<b>25 principaux produits</b>	<b>37 369,3</b>	<b>40 124,6</b>	<b>7,4</b>
<b>Total</b>	<b>59 293,9</b>	<b>63 261,7</b>	<b>6,7</b>

Source : Institut de la Statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales.

Tableau 9

### Modes de transport<sup>2</sup>

Dans l'ensemble, en 2003, le transport routier domine les autres modes dans la répartition des échanges commerciaux du Québec sur le continent nord-américain. La valeur des échanges avec les États-Unis par mode routier représente en effet, bon an, mal an, près des deux tiers des déplacements de marchandises vers ce pays (tableau 10). Les échanges avec le Mexique se distinguent par une plus grande répartition entre les différents modes, réservant un accès par transport routier plus li-

mité aux exportations québécoises (22 %). Ce mode est toutefois dominant pour ce qui est des expéditions du Mexique vers le Québec (46 %). En ce qui concerne les marchandises expédiées hors continent, la part du routier se résume au transit au moyen de camions jusqu'au poste douanier canadien. À partir de ce point, le mode principal sera le bateau (52 %) ou l'avion (43 %).

En ce qui concerne les déplacements de marchandises par trans-

port ferroviaire, les fluctuations ne sont pas très prononcées au fil des ans, peu importe le contexte économique. Pour l'ensemble des destinations, les exportations par chemin de fer représentent environ 13 % des expéditions alors que le Québec importe à peine 7 % de ses biens par l'intermédiaire du rail. Sur le continent nord-américain, ce mode continue à faire concurrence au camion et, pour les produits moins pondéreux et à forte valeur ajoutée, à l'avion. En ce qui a trait aux exportations vers



les États-Unis, les modes routier et ferroviaire semblent avoir cédé un peu de leur part de marché en faveur du transport aérien. Cependant, les importations par chemin de fer accroissent légèrement leur part au détriment du transport aérien. Par ailleurs, les exportations québécoises par voie ferrée en direction du Mexique récupèrent le terrain perdu au tournant du siècle, passant d'environ 5 % en 2000 à 30 % en 2003 (24 % en 1998). En ce qui concerne le transport des marchandises mexicaines en direction du Québec, le chemin de fer domine avec 37 %. Cela constitue un bond notable en comparaison avec 12 % en 1998 et une augmentation appréciable par rapport à 30 % en 2000. Évidemment, les échanges hors continent s'effectuent par bateau ou par avion. Le chemin de fer est utilisé seulement pour la portion de transit entre un port ou un aéroport américain et son acheminement à sa destination finale en passant par le poste douanier canadien.

Le bateau est privilégié pour plus de la moitié des échanges du Québec avec ses partenaires commerciaux ailleurs dans le monde. Ainsi, en 2003, près de 52 % des exportations québécoises, toutes destinations confondues à l'extérieur du continent nord-américain (Canada,

Part modale selon la valeur des échanges commerciaux du Québec, 2003				
Mode de transport <sup>1</sup>	Routier	Ferroviaire	Maritime	Aérien
	%			
Exportations				
Destination				
Tous les pays	54,8	13,0	10,2	22,1
États-Unis	65,2	15,4	1,5	17,9
Mexique	22,4	29,9	29,7	18,0
Reste du monde	4,3	0,5	52,4	42,8
Importations				
Origine				
Tous les pays	38,8	7,3	35,2	18,7
États-Unis	65,1	13,5	3,1	18,3
Mexique	45,9	36,8	11,0	6,3
Reste du monde	20,0	1,3	59,0	19,7

Source : Institut de la Statistique du Québec, janvier 2004.

<sup>1</sup> Douanes Canada retient comme mode de transport celui par lequel une marchandise se rend à un poste de douane afin d'être enregistrée. Ainsi, des marchandises qui franchissent un poste de douane par camion et qui sont ensuite chargées sur un bateau dans un port américain sont considérées comme des exportations par route.

Tableau 10

États-Unis, Mexique), utilisent le mode maritime; ce pourcentage est de 59 % dans le cas des importations. Toutefois, la part assurée par ce mode fluctue passablement selon la partie du monde avec laquelle le Québec fait com-

merce. Toujours en 2003, les proportions dévolues au transport aérien sont, respectivement, de 43 % pour les exportations et 19 % pour les importations.

## Changement majeur dans les flux commerciaux<sup>3</sup>

Selon une étude récente de Statistique Canada<sup>4</sup>, les exportations internationales du Québec ont chuté de façon marquée entre 2000 et 2002, tandis que les exportations interprovinciales ont continué de progresser pratiquement au même rythme qu'au cours des années 1990. Cette analyse permet de mieux comprendre la croissance économique soutenue qu'ont connue le Canada et le Québec en dépit du fléchissement de leurs exportations internationales.

Les exportations québécoises ont atteint un sommet en 2000. Depuis, devant l'affaiblissement des marchés étrangers, les économies des provinces et territoires du Ca-

nada comptent de plus en plus sur les exportations interprovinciales comme source importante de croissance économique. Au cours des trois dernières années pour lesquelles des données sont disponibles, les exportations interprovinciales se portent mieux que les exportations internationales. Il s'agit d'un changement majeur par rapport à la situation qui existait entre 1992 et 2000, lorsque les ventes à l'étranger ont crû à un rythme rapide, excédant la croissance des exportations interprovinciales, situation attribuable en grande partie aux accords de libre-échange (ALE, ALENA).

D'après les données des comptes économiques de l'Institut de la statistique du Québec<sup>5</sup>, les exportations internationales de biens du Québec ont diminué de 5,1 % en moyenne de 2000 à 2003<sup>6</sup>, après avoir progressé en moyenne de 10,7 % de 1992 à 2000 (tableau 11). Parallèlement, les exportations interprovinciales de biens du Québec ont augmenté de 1,7 % en moyenne de 2000 à 2003, soit un taux de croissance plus faible mais néanmoins positif par rapport à celui obtenu durant les années 1990 (+3,8 %).

Au total, en 2003, le Québec a exporté des biens hors du Canada pour une valeur de 73,2 milliards de dollars<sup>3</sup> comparativement à 35,5 milliards dans le cas des exportations interprovinciales. Les exportations internationales de biens du Québec ont ainsi représenté 29 % de son produit intérieur brut<sup>2</sup>, en hausse par rapport à la proportion de 19 % affichée en 1992 mais en net repli par rapport au sommet de 38 % atteint en 2000. Les exportations interprovinciales de biens du Québec ont atteint 14 % en 2003, soit à peu près la même proportion que 10 ans plus tôt (15 %) mais encore ici, un recul important en comparaison au niveau de 27 % affiché en 1981.

L'analyse de Statistique Canada révèle que le recul enregistré par le Québec au chapitre des ventes à l'étranger est attribuable principalement à une baisse importante des exportations de produits des technologies de l'information et des communications (TIC) et de matériel connexe. Ce recul a annulé une bonne partie de la progression enregistrée au chapitre des exportations de produits électroniques entre 1992 et 2000. À peu près la moitié du recul observé des exportations canadiennes de TIC est attribuable à la baisse observée au Québec.

Outre la baisse des exportations de matériel des TIC, il y a eu une diminution importante des expor-

tations internationales de véhicules automobiles; l'usine GM d'assemblage de voitures de Boisbriand a en effet réduit graduellement sa production pour finalement fermer ses portes à la fin de 2002. Toutefois, les exportations internationales d'aluminium et de produits de l'industrie aéronautique ont été bonnes entre 2000 et 2002.

L'étude de Statistique Canada révèle aussi que les hausses des exportations interprovinciales enregistrées de 2000 à 2002 ont été attribuables principalement aux produits pharmaceutiques dont la production a fait un bond au cours de cette période.

### Commerce international et interprovincial du Québec, 1992-2003

Année						Variation au taux annuel composé				
	1992	1995	2000	2002	2003 <sup>1</sup>	1992-2000	1992-2002	1995-2002	2000-2002	2000-2003 <sup>1</sup>
	<i>en millions de dollars</i>					<i>%</i>				
<b>Exportations de biens et services</b>	<b>65 224</b>	<b>93 591</b>	<b>141 684</b>	<b>141 219</b>	<b>133 640</b>	<b>10,2</b>	<b>8,0</b>	<b>6,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,9</b>
Vers les autres pays	34 540	59 188	96 731	92 195	84 830	13,7	10,3	6,5	-2,4	-4,3
Biens	29 700	52 284	85 577	81 728	73 201	14,1	10,7	6,6	-2,3	-5,1
Services	4 840	6 904	11 154	10 467	11 629	11,0	8,0	6,1	-3,1	1,4
Vers les autres provinces	30 684	34 403	44 953	49 024	48 810	4,9	4,8	5,2	4,4	2,8
Biens	24 575	27 386	33 782	35 811	35 488	4,1	3,8	3,9	3,0	1,7
Services	6 109	7 017	11 171	13 213	13 322	7,8	8,0	9,5	8,8	6,0
<b>Importations de biens et services</b>	<b>69 898</b>	<b>90 440</b>	<b>136 206</b>	<b>133 222</b>	<b>130 691</b>	<b>8,7</b>	<b>6,7</b>	<b>5,7</b>	<b>-1,1</b>	<b>-1,4</b>
Des autres pays	41 324	55 139	89 149	83 363	80 109	10,1	7,3	6,1	-3,3	-3,5
Biens	34 777	46 575	78 598	72 435	69 084	10,7	7,6	6,5	-4,0	-4,2
Services	6 547	8 564	10 551	10 928	11 025	6,1	5,3	3,5	1,8	1,5
Des autres provinces	28 574	35 301	47 057	49 859	50 582	6,4	5,7	5,1	2,9	2,4
Biens	21 503	27 893	32 598	33 529	33 922	5,3	4,5	2,7	1,4	1,3
Services	7 071	7 408	14 459	16 330	16 660	9,4	8,7	12,0	6,3	4,8
<b>Produit intérieur brut aux prix du marché</b>	<b>158 362</b>	<b>177 331</b>	<b>225 202</b>	<b>245 559</b>	<b>254 263</b>					
Ratio des exportations de biens internationaux sur le PIB <sup>2</sup> en %	18,8	29,5	38,0	33,3	28,8					
Ratio des exportations de biens et services internationaux sur le PIB en %	21,8	33,4	43,0	37,5	33,4					
Ratio des exportations de biens interprovinciaux sur le PIB en %	15,5	15,4	15,0	14,6	14,0					
Ratio des exportations de biens et services interprovinciaux sur le PIB en %	19,4	19,4	20,0	20,0	19,2					

Sources : Institut de la Statistique du Québec. Direction des statistiques économiques et sociales, Tableau des entrées-sorties. Statistique Canada, Division des comptes, des revenus et dépenses.

<sup>1</sup> Données provisoires.

<sup>2</sup> Produit intérieur brut.

Tableau 11

## Redressement prévu en 2004-2005

Selon les perspectives provinciales publiées par Exportation et développement Canada (EDC)<sup>10</sup>, les exportations du Québec devraient rebondir de 9 % cette année et de 5 % l'an prochain, renversant ainsi trois années de déclin.

D'après monsieur Stephen Poloz, premier vice-président et économiste en chef à Exportation et développement Canada : « Les solides perspectives mondiales, conjuguées à l'amélioration généralisée de l'économie américaine, sont de bonnes nouvelles, en particulier pour les exportateurs québécois dont les résultats dépendent toujours de la dynamique de l'économie américaine ».

EDC prévoit que les exportations de biens industriels devraient redémarrer fortement et progresser de 14 % en 2004. La reprise générale de la fabrication mondiale stimule la demande des intrants nécessaires à la production manufacturière et fait monter les cours des produits de base. C'est l'effet combiné de ces hausses de la demande et des prix qui explique la solide performance prévue pour l'année en cours. Les cours des produits de base devraient toutefois redescendre vers leurs moyennes à long terme et la croissance des exportations de biens industriels suivra cette tendance pour ralentir à 3 % en 2005.

La société d'État anticipe que les exportations québécoises de marchandises devraient croître de près de 9 % de 2003 à 2004, et de quelque 5 % de 2004 à 2005. « Les bas taux d'intérêt, la hausse du revenu disponible et l'amélioration graduelle du marché du travail aux États-Unis sont autant de facteurs qui laissent présager de fortes dépenses des consommateurs américains pendant toute la période de référence. De plus, les Services économiques d'EDC estiment que l'appréciation du dollar canadien par rapport à la devise américaine touche à sa fin<sup>11</sup>. »

<sup>1</sup> Toutes les données des échanges commerciaux concernant la ventilation par produits sont présentées en dollars constants aux prix de 1997 afin d'éviter d'intégrer de trop grandes fluctuations des prix influant artificiellement sur la valeur des échanges. À titre d'exemple, en raison de la hausse importante du prix du pétrole, notamment pendant la guerre en Irak, les importations de pétrole brut, estimées en dollars courants, représentent, en valeur, le principal produit importé par le Québec, soit une valeur cumulative de 6,1 milliards de dollars en 2003, une hausse de 24,2 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2002. Toutefois, en tenant compte de l'inflation, donc en dollars constants, la valeur des importations de pétrole brut n'occupe plus que le troisième rang, s'établissant à 3,6 milliards de dollars, une hausse d'à peine 4,5 %.

<sup>2</sup> Douanes Canada relie comme mode de transport celui par lequel une marchandise se rend à un poste de douane afin d'être enregistrée. Ainsi, des marchandises qui franchissent un poste de douane par camion et qui sont ensuite chargées sur un bateau dans un port américain sont considérées comme des exportations par route. En conséquence, il existe des exportations en Europe et en Asie par route ou par rail. Selon l'Institut de la statistique du Québec, ces imprécisions ne sont cependant pas très graves, puisqu'elles demeurent relativement constantes dans le temps. De plus, elles représentent moins de 2 % des expéditions vers l'Europe, alors que, parmi celles qui sont destinées à l'Asie, elles varient, selon les années, entre 3 % et 8 %. Par ailleurs, en ce qui concerne les données mensuelles, il est tout à fait impossible d'établir des parallèles selon les modes utilisés ventilés entre les différentes destinations (États-Unis, Europe, Asie, etc.). L'imprécision des statistiques par mode de transport explique une partie des difficultés, mais la principale raison demeure qu'il ne semble pas y avoir de comportements bien établis. La valeur des exportations par avion peut doubler d'un mois à l'autre ou, à l'inverse, diminuer de moitié.

<sup>3</sup> Selon les données provenant des tableaux entrées-sorties des comptes économiques. Les données des flux commerciaux interprovinciaux ne font pas l'objet du même traitement que celles des flux internationaux de sources douanières. En outre, les données du modèle entrées-sorties de la comptabilité nationale ne rendent disponibles que les flux commerciaux à l'intérieur des frontières canadiennes.

<sup>4</sup> Statistique Canada. *La performance des exportations interprovinciales et internationales des provinces et territoires depuis 1992*, Division des entrées-sorties, Direction de la comptabilité nationale, par Craig Byrd et Pierre Généreux, n° 11-621-MIF au catalogue. Site Internet : [http://www.statcan.ca/francais/research/11-621-MIF/2004011/issue\\_1.htm](http://www.statcan.ca/francais/research/11-621-MIF/2004011/issue_1.htm).

<sup>5</sup> Institut de la Statistique du Québec, *Comptes économiques des revenus et dépenses du Québec*, édition 2003, Tableau 2.2, Direction des statistiques économiques et sociales, mars 2004, pages 26-27. Sites Internet : <http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/economi/pdf/cca03pubpret.pdf> ainsi que [http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/economi/finco/comp/economi/cca2\\_2.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/economi/finco/comp/economi/cca2_2.htm).

<sup>6</sup> Toutes les données contenues dans la présente section sont en dollars courants et proviennent de la Direction des statistiques économiques et sociales de l'Institut de la statistique du Québec. Tous les taux de croissance annuels indiqués dans cette section sont des taux composés.

<sup>7</sup> Les données de l'année 2003 sont préliminaires et sujettes à révision.

<sup>8</sup> Données provenant de la comptabilité nationale et non de source douanière.

<sup>9</sup> Le rapport des exportations au PIB est l'une des mesures de la dépendance des économies vis-à-vis des exportations. Il convient toutefois de signaler que les coûts d'exportation comprennent le coût du matériel importé utilisé dans le processus de production, mais que ce matériel ne contribue pas au revenu intérieur.

<sup>10</sup> On peut consulter les prévisions à l'exportation d'EDC sur le site Web de la société d'État, à l'adresse suivante : [http://www.edc.ca/docs/ereports/gol/EFIndex\\_1.htm](http://www.edc.ca/docs/ereports/gol/EFIndex_1.htm).

<sup>11</sup> Ces déclarations ont été faites au printemps 2004, au moment où le dollar canadien était à son niveau le plus haut comparativement à la devise américaine. Les prévisions d'EDC se sont révélées correctes, le dollar canadien s'étant déprécié de manière significative par rapport au dollar américain depuis le printemps.

## ÉTUDE MODALE

# Transport ferroviaire des marchandises au Québec

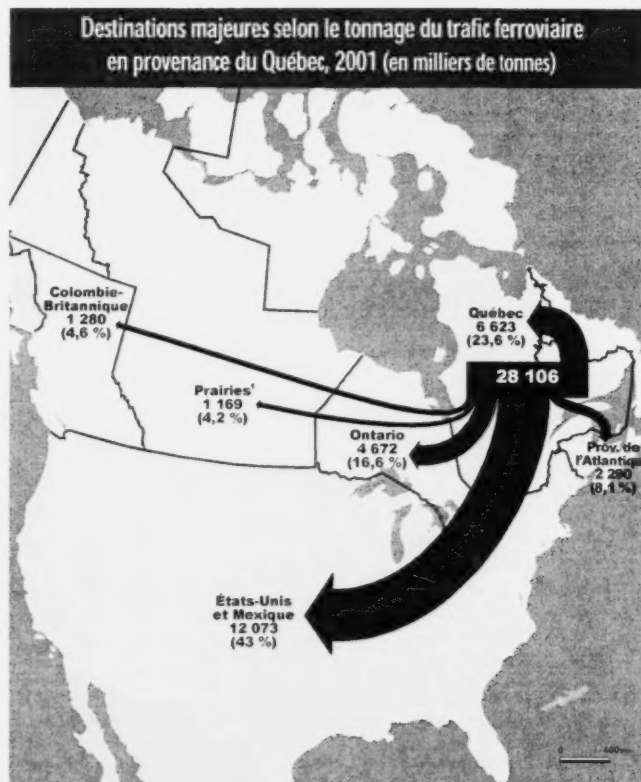
Alain Bolduc *Économiste - Service de l'environnement et des études d'intégration au milieu*

## Croissance vigoureuse du tonnage en provenance du Québec à destination du reste du Canada

L'ensemble du tonnage ferroviaire en provenance du Québec atteignait 28,1 millions de tonnes en 2001, soit une augmentation de 5,3 % par rapport à l'année précédente (tableau 12 et carte 1). Cette croissance a été répartie inégalement entre le tonnage destiné au Québec (0,8 %), celui destiné au reste du Canada (14,6 %) et celui acheminé aux États-Unis et au Mexique (1,4 %). En effet, pour une croissance absolue de 1,4 million de tonnes entre 2000 et 2001 du tonnage en provenance du Québec, le volume de marchandises destiné au reste du Canada s'est accru de 1,2 million de tonnes, ce qui représente 85 % de la croissance.

L'augmentation importante du tonnage ferroviaire à destination du reste du Canada fait en sorte que ce secteur géographique comptait en 2001 pour plus du tiers (33,5 %) de l'ensemble du tonnage ferroviaire ayant son origine au Québec, alors que cette proportion s'établissait à 30,8 % en 2000. Le marché composé des États-Unis et du Mexique représentait 43,0 % de ce tonnage en 2001, alors que 23,6 % était destiné au Québec.

L'Ontario continuait d'être le principal partenaire du Québec en 2001 pour le tonnage ferroviaire à destination du reste du Canada. Près de la moitié (49,6 %) de ce tonnage était destiné à l'Ontario. Suivent les régions de l'Atlantique (24,3 %), de la Colombie-Britannique (13,6 %) et des Prairies (12,4 %).



Source : Statistique Canada. *Le transport ferroviaire au Canada, 2001*, n° 52-216 au catalogue et données révisées provenant de la division du transport de Statistique Canada.

<sup>1</sup> : Comprend l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

**Note :** Les données sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises par voie ferroviaire et sur les tonnes transportées dont on fait état dans la présente figure visent uniquement : le Canadien National (CN) et les Chemins de fer Canadien Pacifique (CFCP). Les marchandises faisant l'objet de transferts interréseaux avec des transporteurs de marchandises sur de courtes distances sont incluses, tandis que les marchandises faisant l'objet de transferts interréseaux entre ces deux sociétés ferroviaires sont exclues, de manière à éviter les doubles comptes. Les données détaillées ne sont disponibles que pour les 64 principales marchandises.

Carte réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport, mai 2004.

Carte 1

### Région de destination, marchandises ayant le Québec comme origine, transport ferroviaire

	Volume		Proportion		Variation	
	2000	2001	2000	2001	2000-2001	
	tonnes		%		tonnes	%
Atlantique	1 541 114	2 289 785	5,8	8,1	748 671	48,6
Ontario	4 368 093	4 672 357	16,4	16,6	304 264	7,0
Prairies	1 078 482	1 169 114	4,0	4,2	90 632	8,4
Colombie-Britannique	1 223 877	1 279 874	4,6	4,6	55 997	4,6
Canada (sauf Québec)	8 211 566	9 411 130	30,8	33,5	1 199 564	14,6
Québec	6 572 021	6 622 758	24,6	23,6	50 737	0,8
États-Unis et Mexique	1 906 007	12 072 545	44,6	43,0	166 538	1,4
Ensemble	26 689 594	28 106 433	100,0	100,0	1 416 839	5,3

Source : Statistique Canada.

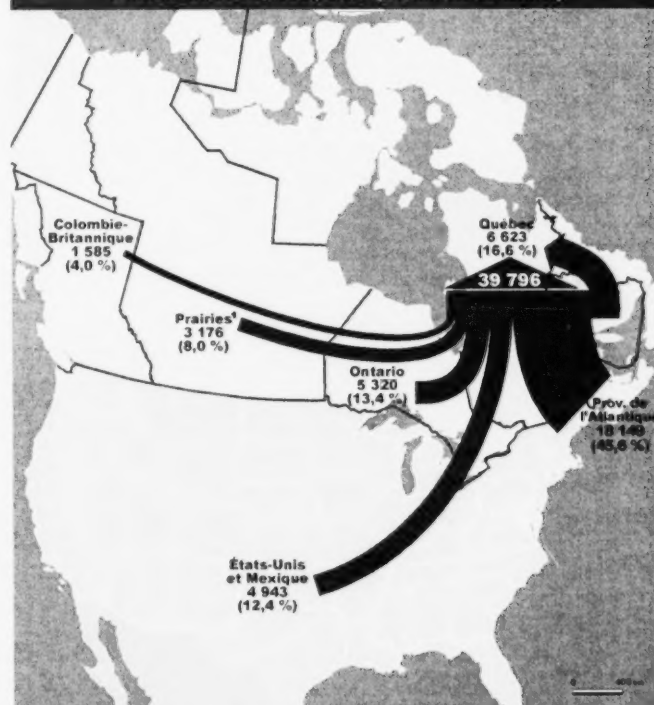
Tableau 12

### Modification importante au calcul du tonnage ferroviaire provenant de la région de l'Atlantique

Une importante modification a été apportée par Statistique Canada au calcul du tonnage ferroviaire en provenance de la région de l'Atlantique en 2001 avec l'inclusion à ce tonnage du trafic de minerai de fer et de ses concentrés en provenance du Labrador. Cette mesure a eu pour conséquence de faire passer l'ensemble du tonnage ferroviaire à destination du Québec à près de 39,8 millions de tonnes en 2001 (tableau 13 et carte 2). En excluant ce type de marchandise, le tonnage se serait élevé à 22,8 millions de tonnes, pour une croissance de 3,6 % comparativement au trafic de l'année précédente.

L'application de cette mesure conduit à une situation qui change évidemment le portrait fourni par Statistique Canada depuis plusieurs années. En effet, en matière de tonnage, l'Ontario était, depuis plusieurs années, le partenaire canadien le plus important pour l'origine des marchandises destinées au Québec, tandis que la région de l'Atlantique était la moins importante. À la suite de ce changement en 2001, le reste du Canada constituait l'origine de 70,9 % des marchandises destinées au Québec, contre environ la moitié (49,3 %) un an auparavant.

### Origines majeures selon le tonnage du trafic ferroviaire à destination du Québec, 2001 (en milliers de tonnes)



Source : Statistique Canada. Le transport ferroviaire au Canada, 2001, n° 52-216 au catalogue et données révisées provenant de la division du transport de Statistique Canada.

<sup>1</sup> Comprend l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

Note : Les données sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises par voie ferroviaire et sur les tonnes transportées dont on fait état dans la présente figure visent uniquement le Canadien National (CN) et les Chemins de fer Canadien Pacifique (CFCP). Les marchandises faisant l'objet de transferts interrégionaux avec des transporteurs de marchandises sur de courtes distances sont incluses, tandis que les marchandises faisant l'objet de transferts interrégionaux entre ces deux sociétés ferroviaires sont exclues, de manière à éviter les doubles comptes. Les données détaillées ne sont disponibles que pour les 64 principales marchandises.

Carte réalisée par le Service de l'économie et du plan directeur en transport, mai 2004.

Carte 2



Les marchandises ayant leur origine aux États-Unis ou au Mexique représentaient 12,4 % du tonnage ferroviaire destiné au Qué-

bec en 2001, alors que 16,6 % de ce tonnage avait son origine à l'intérieur du Québec.

### Région d'origine, marchandises à destination du Québec, transport ferroviaire

	Volume		Proportion		Variation	
	2000	2001	2000	2001	2000-2001	
	tonnes		%		tonnes	%
Atlantique	1 105 874	18 149 324	5,0	45,6	17 043 450	1 541,2
Ontario	5 006 879	5 320 250	22,8	13,4	313 371	6,3
Prairies	3 204 908	3 175 699	14,6	8,0	-29 209	-0,9
Colombie-Britannique	1 523 752	1 584 915	6,9	4,0	61 163	4,0
Canada (sauf Québec)	10 841 413	28 230 188	49,3	70,9	17 388 775	160,4
Québec	6 572 021	6 622 758	29,9	16,6	50 737	0,8
États-Unis et Mexique	4 589 530	4 943 154	20,9	12,4	353 624	7,7
Ensemble	22 002 964	39 796 100	100,0	100,0	17 793 136	80,9

Source : Statistique Canada.

Tableau 13

## ANALYSE

# Transport maritime : Saint-Laurent versus Grands Lacs

Philippe Barrette *Urbaniste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

*Le présent texte fait suite à l'article «Flux maritimes globaux sur le Saint-Laurent» rédigé par Pierre Beaudoin et publié dans la dernière édition du Bulletin économique du transport (n° 30, mars 2004). Il porte sur un aspect complémentaire à la question du système maritime du Saint-Laurent, à savoir les comparaisons entre ce système et celui, binational, des Grands Lacs. Cette analyse découle d'une réflexion plus large concernant les déplacements de marchandises effectuée dans le contexte d'études de planification des transports. Par souci de concordance avec l'article de Pierre Beaudoin, les données de l'année 2000 ont été utilisées.*

Dans l'article qu'il présentait dans la dernière parution du *Bulletin économique du transport*<sup>1</sup>, Pierre Beaudoin soulignait l'importance des flux maritimes dans l'ensemble du Saint-Laurent. Il y montrait qu'en l'an 2000 les flux maritimes bidirectionnels variaient entre 32 Mt à l'ouest de Montréal et 83 Mt à l'entrée de l'Atlantique. Il expliquait également que ces flux calculés entre chacun des ports découlaient des volumes de marchandises chargées et déchargées à ces ports et ayant comme origine ou destination des ports intérieurs ou extérieurs

situés en amont ou en aval. Ainsi, l'image d'un flux progressif d'ouest en est sur le Saint-Laurent doit être interprétée comme la superposition de divers mouvements d'exportation et d'importation de marchandises, dont particulièrement trois mouvements maritimes majeurs : l'exportation de minerai vers l'Atlantique à partir de la Côte-Nord, le trafic entrant et sortant de marchandises conteneurisées au port de Montréal et finalement le trafic entre le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Puisque le système du Saint-Laurent est relié à celui des Grands Lacs par la voie maritime du Saint-Laurent, on est amené à s'interroger sur les caractéristiques propres de ces deux systèmes, sur les liens fonctionnels qui les unissent et, en bout de ligne, sur l'importance de l'enjeu que constitue la réfection ou l'élargissement de la voie maritime du Saint-Laurent, actuellement à l'étude. Le présent article a pour but d'apporter un éclairage d'ensemble sur ces questions.



## Saint-Laurent et Grands Lacs : deux systèmes interreliés mais différents

Le système maritime du Saint-Laurent et celui des Grands Lacs sont reliés entre eux mais ils présentent des différences importantes. On trouve au tableau 14 les caractéristiques de chacun des systèmes de même qu'une illustration des trafics, ce qui permet de constater les différences et les similitudes.

Le système du Saint-Laurent est composé des ports du fleuve Saint-Laurent et du Saguenay et se trouve entièrement au Québec<sup>2</sup>. C'est un système ouvert autant du côté ouest (Grands Lacs) que du côté est (Atlantique et reste du monde). Il est donc susceptible de recevoir une circulation de transit importante<sup>3</sup>.

La portion canadienne du système des Grands Lacs comprend de nombreux ports qui s'échelonnent entre la région des Mille-Îles et le

port de Thunder Bay, à l'ouest du lac Supérieur. Ils sont situés entièrement dans la province d'Ontario. La circulation entre ces ports peut exiger la traversée d'un ou de plusieurs canaux et écluses de la voie maritime (qui sont presque tous localisés du côté ontarien), selon la position des ports et les itinéraires considérés. Cette portion du système des Grands Lacs ne s'ouvre que sur la portion américaine du même système ou vers l'est sur le système du Saint-Laurent. Les principaux ports sont, selon l'ordre décroissant du trafic : Nanticoke, Hamilton, Sault-Sainte-Marie, Thunder Bay, Courtwright, Windsor, Meldrum Bay et Goderich (carte 3).

La portion américaine<sup>4</sup> du système des Grands Lacs comporte des caractéristiques semblables à celles de la portion canadienne relativement à l'utilisation de la voie ma-

ritime et à l'ouverture sur le Saint-Laurent. Elle se différencie toutefois par deux aspects. D'abord, le système comporte une ouverture vers le sud par le lac Michigan et le système fluvial du Mississippi et de ses affluents. Ensuite, ce système n'est pas véritablement affecté par un trafic de transit, puisque seulement deux écluses de la voie maritime sont localisées du côté américain. Les principaux ports sont, selon l'importance du trafic : Duluth-Superior (Minnesota) et Wisconsin), Chicago (Illinois), Detroit (Missouri), Lorain (Ohio) et Toledo (Ohio).

En somme les deux systèmes maritimes sont interreliés et comportent à la fois des points communs et des différences qui apparaissent davantage à l'analyse des trafics qui les caractérisent. Ces trafics sont divisés en divers segments aux fins de l'analyse.

### Trafic interne

Le premier segment étudié est celui du trafic interne, c'est-à-dire celui qui a cours entre les ports de chacun des sous-systèmes (ligne 1 du tableau 14). Alors que les trafics internes au Saint-Laurent (cabotage québécois) et aux ports canadiens des Grands Lacs (cabotage ontarien) sont relativement faibles, (6,3 et 8,3 Mt), les volumes échangés entre les ports américains atteignent 103,8 Mt (données de 2000), le plus important de tous les trafics observés.

Il faut remarquer que, dans le cas des ports ontariens et des ports américains des Grands Lacs, une partie des mouvements entraîne l'utilisation d'écluses et ils sont donc comptabilisés dans le trafic de la voie maritime du Saint-Laurent.

On sait que, sur le Saint-Laurent, le cabotage québécois assure surtout le transport de minerai (notamment entre Havre-Saint-Pierre et Sorel) et de carburants et pro-

duits chimiques. Dans le cas du cabotage ontarien, il s'agit également de minerai pour plus de la moitié du trafic, de produits agricoles (céréales) et de carburants. Pour ce qui est du cabotage américain des Grands Lacs, les principaux produits transportés sont les métaux et résidus de métaux (57,2 Mt), les produits pondéreux tels le sable, le gravier et le sel (31,0 Mt) ainsi que le charbon (21,0 Mt).

### Reste du trafic intérieur

Le trafic intérieur autre que le trafic interne traité ci-dessus constitue le deuxième segment observé; il comprend les échanges entre les ports d'un système et d'autres ports du même pays. Ainsi, pour ce qui est des ports du Saint-Laurent, on observe des trafics respectifs de 10,6 Mt (ligne 2) et 3,1 Mt (ligne 3) avec les ports canadiens des Grands Lacs et ceux des Maritimes. Dans le premier cas, le Québec expédie davantage en Ontario (6,0 Mt) qu'il n'en reçoit (4,6 Mt); les expéditions québécoises sont composées majoritairement de minerais alors que les expéditions ontariennes sont en

grande partie constituées de céréales<sup>5</sup>. La situation est inversée avec les Maritimes où le Québec expédie des carburants et produits chimiques alors que les ports des provinces de l'Est (y compris celui de Cap-aux-Meules) expédient des minéraux et des matières en vrac, dont du sel.

Dans le cas des ports canadiens des Grands Lacs, le reste du trafic intérieur comprend d'abord les échanges avec les ports du Saint-Laurent, qui ont déjà été traités. Ils assurent également les échanges avec les ports des Maritimes qui se chiffrent à 0,7 Mt (ligne 4),

et comprennent un transit par le Saint-Laurent. Ce trafic achemine des céréales vers l'est et des produits minéraux vers l'ouest.

Dans le cas des ports américains des Grands Lacs, le reste du trafic intérieur consiste en des échanges de 10,2 Mt (ligne 6) avec les ports du système fluvial du Mississippi et en un faible volume d'échanges de 0,4 Mt (ligne 5) avec les ports américains de la côte de l'Atlantique, comprenant un transit par la voie maritime et par le fleuve Saint-Laurent<sup>6</sup>.

# Caractéristiques des systèmes maritimes Saint-Laurent et Grands Lacs, et trafics 2000

Systèmes		Grands Lacs						Saint-Laurent		
Entité politique concernée		Plusieurs états			Province de l'Ontario			Province de Québec		
Localisation des ports		Sur la rive sud des lacs Ontario, Érié, Huron et Supérieur, sur le Lac Michigan et sur les cours d'eau qui les relient			Sur la rive nord des lacs Ontario, Érié, Huron et Supérieur et sur les cours d'eau qui les relient			Sur les deux rives du fleuve Saint-Laurent et sur la rivière Saguenay		
Segments de trafic concernés		Volume de marchandises en millions de tonnes métriques								
		Chargé	Déchargé	Total	Chargé	Déchargé	Total	Chargé	Déchargé	Total
Trafic intérieur										
1	Entre ports du même sous-système <sup>1</sup>	103,8		103,8		8,3	8,3	6,3		6,3
2	Entre ports du Saint-Laurent et ports canadiens des Grands Lacs <sup>2</sup>				4,6	6,0	10,6	6,0	4,6	10,6
3	Entre ports du Saint-Laurent et ports canadiens de l'Atlantique							0,9	2,2	3,1
4	Entre ports canadiens des Grands Lacs et ports des Maritimes <sup>3</sup>				0,3	0,4	0,7	0,3	0,4	0,7
5	Entre ports américains des Grands Lacs et ports américains de l'Atlantique <sup>3,4</sup>	0,3	0,1	0,4	0,3	0,1	0,4	0,3	0,1	0,4
6	Entre ports américains des Grands Lacs et ports du système Mississippi	4,5	5,7	10,2						
7	Sous-total sans transit	108,6	109,6	114,4	13,2	14,7	19,6	13,2	13,1	20,0
8	Sous-total avec transit <sup>4</sup>	108,6	109,6	114,4	13,5		20,0	13,8	13,6	21,1
Trafic extérieur										
9	Entre ports du Saint-Laurent et ports américains des Grands Lacs <sup>2,4</sup>	3,4	5,5	8,9	5,5	3,4	8,9	5,5	3,4	8,9
10	Entre ports du Saint-Laurent et autres ports américains (Atlantique et Golfe du Mexique)							6,0	3,7	9,7
11	Entre ports du Saint-Laurent et reste du monde							33,6	24,0	57,6
12	Entre ports canadiens des Grands Lacs et ports américains des Grands Lacs <sup>2</sup>	30,2	12,5	42,7	12,5	30,2	42,7			
13	Entre ports canadiens des Grands Lacs et ports américains de l'Atlantique <sup>3</sup>				0,1	0,3	0,4	0,1	0,3	0,4
14	Entre ports canadiens des Grands Lacs et reste du monde <sup>3</sup>				3,8	3,0	6,8	3,8	3,0	6,8
15	Entre ports américains des Grands Lacs et reste du monde <sup>2,4</sup>	3,5	4,1	7,6	3,5	4,1	7,6	3,5	4,1	7,6
16	Sous-total sans transit	37,1	22,1	59,2	16,4	33,5	49,9	45,1	31,1	76,2
17	Sous-total avec transit	37,1	22,1	59,2	25,4	41,0	66,4	52,5	38,5	91,0
Trafic total										
18	Total sans transit	145,7	131,7	173,6	29,6	48,2	69,5	58,3	44,2	96,2 <sup>5</sup>
19	Total avec transit	145,7	131,7	173,6	38,9	55,8	86,4	66,3	52,1	112,1

**Source :** Toutes les données touchant le trafic canadien sont tirées de Statistique Canada, *Le Transport maritime au Canada, 2000*. Celles touchant le trafic américain sont tirées de U.S. Army Corps of Engineers, Waterborne Commerce Statistics Center, *2000 Region to Region Public Domain Data Base*. Pour les données touchant les échanges entre le Canada et les États-Unis, la source canadienne a été privilégiée.

<sup>1</sup> Les volumes chargés dans un port et déchargés dans d'autres ports concernent les mêmes marchandises et ne sont donc pas additionnés dans la colonne **Total**.

<sup>2</sup> Les volumes chargés dans un système sont déchargés dans l'autre et vice-versa.

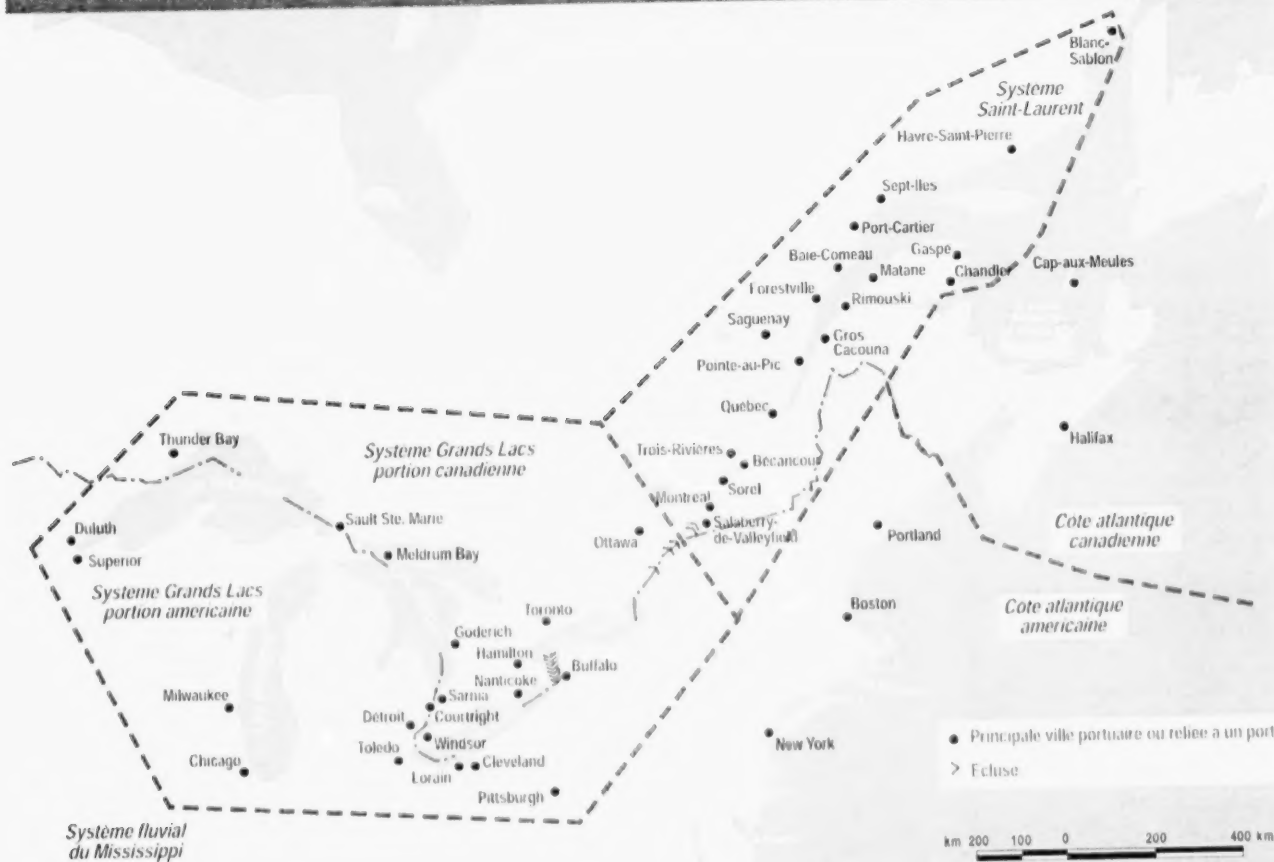
<sup>3</sup> Ces volumes sont nécessairement en transit dans le système Saint-Laurent.

<sup>4</sup> Ces volumes sont nécessairement en transit dans au moins une portion de la voie maritime du Saint-Laurent.

<sup>5</sup> Le volume de 96,2 Mt est inférieur au chiffre de 104 Mt publié par Pêches et Océans Canada (*Transport maritime au Québec, 2000*, p. 3) parce que ce dernier chiffre inclut le trafic du port de Cap-aux-Meules et le double comptage imputable au cabotage québécois.

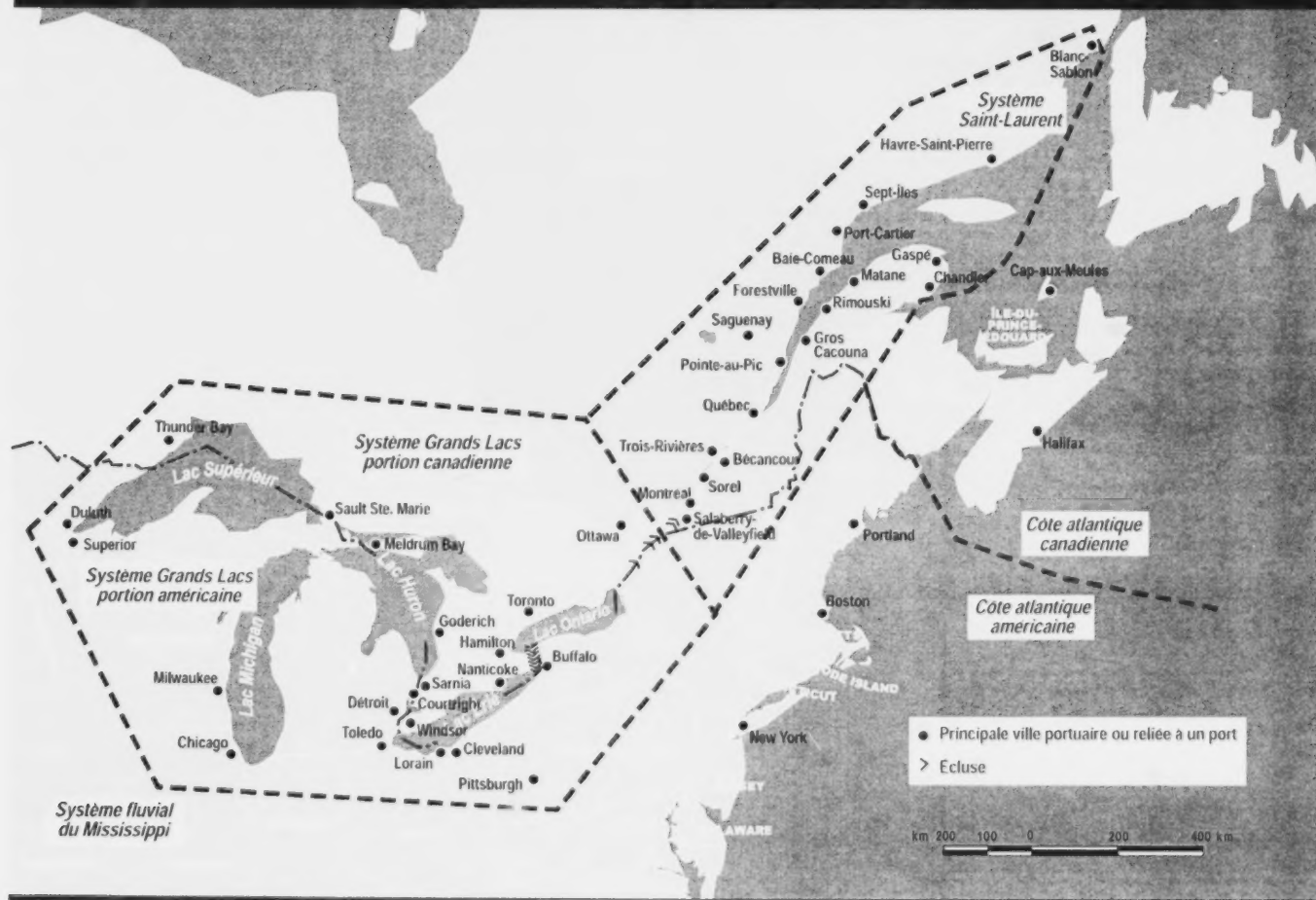
Tableau 14

# Systèmes maritimes Saint-Laurent et Grands Lacs



Carte 3

# Systèmes maritimes Saint-Laurent et Grands Lacs



Carte 3

## Trafic canado-américain

Le troisième segment du trafic analysé est le trafic entre les ports canadiens et américains, qui fait partie du trafic extérieur. On observe des échanges de 8,9 Mt (ligne 9) entre les ports du Saint-Laurent et les ports américains des Grands Lacs; c'est un niveau comparable à celui du trafic constaté entre le Saint-Laurent et les ports canadiens des Grands Lacs et il se répartit dans des proportions semblables entre les expéditions (5,5 Mt) et les réceptions de marchandises (3,4 Mt). On observe

également des échanges de 9,7 Mt (ligne 10) entre les ports du Saint-Laurent et les ports américains de la côte de l'Atlantique : les expéditions (6,0 Mt) surpassent les réceptions (3,7 Mt).

Les ports canadiens des Grands Lacs effectuent des échanges beaucoup plus importants avec les ports américains des Grands Lacs. Ces échanges représentent un trafic total de 42,7 Mt (ligne 12) et, dans ce cas, les expéditions surpassent les réceptions. Les ports

canadiens expédient 12,5 Mt (sable, gravier et sel, acier et résidus de métaux, minéraux non métalliques) et en reçoivent 30,2 Mt (dont 20,8 Mt de charbon déchargé dans le port de Nanticoke, le reste étant composé de métaux et résidus de métaux, de sable, de gravier et de sel, ainsi que de produits alimentaires). On observe également un faible trafic entre les ports canadiens des Grands Lacs et les ports américains de la côte de l'Atlantique : 0,1 Mt vers l'est et 0,3 Mt vers l'ouest (ligne 13).

## Reste du trafic extérieur

Les ports du Saint-Laurent échan- gent avec le reste du monde 57,6 Mt de marchandises (ligne 11), ce qui constitue le deuxième trafic en importance après le trafic interne aux ports américains des Grands Lacs. Les

exportations se chiffrent à 33,6 Mt et les importations à 24,0 Mt. Le trafic des ports canadiens des Grands Lacs avec le reste du monde s'élève à 6,8 Mt, soit 3,8 Mt d'exportations et 3,0 Mt d'importations (ligne 14). Le trafic exté-

rieur pour les ports américains des Grands Lacs est semblable : 3,5 Mt exportées et 4,1 Mt importées, pour un total de 7,6 Mt (ligne 15).

## Trafic en transit

Finalement, on ne peut ignorer le trafic de transit qui, sans s'arrêter dans un système maritime, vient en grossir le volume. Cela est particulièrement important pour le Saint-Laurent qui reçoit obligatoirement tous les déplacements de navires entre les Grands Lacs et la côte de l'Atlantique ou le reste du monde. Dans le Saint-Laurent, on observe un trafic de transit in-

térieur de 1,1 Mt (cases en grisé), principalement en direction est (voir note 6). On remarque également un trafic extérieur en transit qui s'élève à 14,7 Mt, à peu près équilibré entre les directions est et ouest.

Dans le cas de la voie maritime du Saint-Laurent, il existe aussi un trafic de transit qui affecte essen-

tiellement l'Ontario où se trouvent la presque totalité des écluses (voir explication ci-dessus). Contrairement au fleuve Saint-Laurent qui est parcouru entièrement par le trafic de transit, la voie maritime n'est que partiellement affectée par ce trafic puisqu'une partie seulement de ce trafic relie des ports américains situés à l'extrémité ouest des Grands Lacs.

## Importance relative des différents trafics

Le tableau 15 présente un sommaire des trafics en montrant la part relative de chacun des segments de trafic selon les systèmes maritimes. On y constate des différences fondamentales entre les deux systèmes.

Pour les ports américains des Grands Lacs, le principal segment est le trafic interne qui s'élève à 103,8 Mt, surpassant ainsi l'ensemble du trafic qui touche les ports du Saint-Laurent (96,2 Mt sans le transit). Le trafic interne des ports des Grands Lacs représente près de 60 % des échanges touchant ces ports. Si on y ajoute les échanges avec les ports canadiens des

Grands Lacs (42,7 Mt), on atteint près de 85 %. De ce qui reste, 5 % est échangé avec les ports du Saint-Laurent, 4 % est échangé avec le système fluvial du Mississippi et 6 % constitue un trafic outremer qui transite par le fleuve Saint-Laurent.

Pour les ports canadiens des Grands Lacs, le principal segment est le trafic avec les ports américains correspondants, soit 42,7 Mt, ce qui représente près de 50 % des échanges; en y ajoutant le trafic interne, 8,3 Mt, on atteint près de 60 %. Les échanges avec le Saint-Laurent et la côte de l'Atlantique totalisent 13,5 % et le trafic

oultremer s'élève à 8 %. Le trafic en transit dans la voie maritime du Saint-Laurent occupe presque totalement les 20 % qui restent.

Pour les ports du Saint-Laurent, le principal segment est le trafic outremer, soit 57,6 Mt, ce qui représente plus de 50 % des échanges. Le trafic avec l'ensemble des ports des Grands Lacs (canadiens et américains), soit 17,4 Mt, constitue près de 18 % du trafic, et celui avec la côte de l'Atlantique 12 %. Le trafic interne se limite à 6 %, alors que le trafic en transit s'élève à 15 %.

## Volume et pourcentages des trafics selon les segments de trafic dans les systèmes maritimes Saint-Laurent et Grands Lacs et trafics 2000

Systèmes	Grands Lacs								Saint-Laurent									
	Américains				Canadiens													
	<i>Volume de marchandises en millions de tonnes métriques et en pourcentage du total</i>																	
	<i>en millions</i>				<i>en %</i>				<i>en millions</i>									
Segments de trafic	Chargé			Déchargé			Total			Chargé			Décharge			Total		
Trafic interne	103,8			103,8			59,8			8,3			8,3			9,6		
Reste du trafic intérieur	4,8	5,8	10,6	6,1	4,9	6,4	11,3	13,1	6,9	6,8	13,7	12,2						
Trafic intérieur total	108,6	109,6	114,4	65,9	13,2	14,7	19,6	22,7	13,2	13,1	20,0	17,8						
Trafic canado-américain interne aux Grands Lacs	30,2	12,5	42,7	24,6	12,5	30,2	42,7	49,4	0,0	0,0	0,0	0,0						
Reste du trafic canado-américain	3,4	5,5	8,9	5,1	0,1	0,3	0,4	0,4	11,5	7,1	18,6	16,6						
Reste du trafic extérieur	3,5	4,1	7,6	4,4	3,8	3,0	6,8	7,9	33,6	24,0	57,6	51,4						
Trafic extérieur total	37,1	22,1	59,2	34,1	16,4	33,5	49,9	57,7	45,1	31,1	76,2	68,0						
Trafic en transit	0,0	0,0	0,0	0,0	9,3	7,6	16,9	19,6	8,0	7,9	15,9	14,2						
Trafic total	145,7	131,7	173,6	100	38,9	55,8	86,4	100	66,3	52,1	112,1	100						

Source : Toutes les données touchant le trafic canadien sont tirées de Statistique Canada.

Tableau 15

### Constats portant sur les systèmes maritimes du Saint-Laurent et des Grands Lacs

L'examen des caractéristiques et des données de trafic touchant les systèmes maritimes du Saint-Laurent et des Grands Lacs apporte un éclairage concernant les rôles respectifs de chacun des systèmes et leur complémentarité.

Le système Saint-Laurent est un système ouvert, orienté sur le commerce extérieur et dans lequel les exportations prédominent. Le transport maritime sert à l'expédition vers l'étranger, et vers les Grands Lacs, des matières premières (minéraux) que le Québec produit en quantité et, dans une moindre mesure, au réacheminement des céréales provenant de l'ouest du pays. Il sert également aux échanges des marchandises générales conteneurisées pour lesquelles Montréal, situé à la limite ouest de la voie navigable en eau libre, est devenu un terminal majeur appuyé par des équipements de transfert aux modes ferroviaire et routier. Dans ce système, on consi-

tate cependant la faiblesse des échanges internes utilisant le transport maritime, ce qui traduit notamment le sous-développement d'une industrie de transformation qui accueillerait et utiliserait les matières premières. Celles-ci sont plutôt dirigées vers l'extérieur et vers les Grands Lacs. Par ailleurs, le Saint-Laurent est une autoroute maritime importante sur laquelle un septième du tonnage n'est qu'en transit.

En comparaison, le système des Grands Lacs dans son ensemble pourrait être qualifié de fermé puisqu'il est orienté massivement sur les échanges internes, particulièrement entre les ports américains des Grands Lacs, mais aussi avec les ports canadiens correspondants, au cœur d'une région très fortement industrialisée. Le transport maritime est utilisé pour distribuer entre les villes industrielles de la périphérie les ressources énergétiques, les matières premi-

res et les marchandises recyclées en vrac. Une faible partie du trafic maritime est orientée vers l'Atlantique et le reste du monde, via le fleuve Saint-Laurent. À titre de comparaison, le trafic entre les ports américains des Grands Lacs et le Mississippi (10,2 Mt) est plus important que le trafic combiné avec les ports américains de la côte de l'Atlantique (0,4 Mt) et avec l'étranger (7,6 Mt).

Les ports canadiens des Grands Lacs se distinguent peu des ports américains, si ce n'est qu'ils maintiennent un trafic plus important vers l'extérieur. Et contrairement à ce qui se passe dans le système du Saint-Laurent, les importations surpassent nettement les exportations dans tous les segments de trafic des ports canadiens des Grands Lacs, à l'exception du trafic international.



## Conclusion

Même si de nombreux échanges internes aux Grands Lacs se font en eau libre (sans passage dans une écluse), la voie maritime joue un rôle important pour activer les échanges à l'intérieur des Grands Lacs et pour permettre les communications avec l'extérieur. Compte tenu de l'importance relative des divers trafics (intérieurs et extérieurs) et des marchandises transportées fortement concentrées dans les matières pre-

mières et les ressources énergétiques, on peut formuler l'hypothèse qu'il existe un équilibre entre la répartition des trafics et l'état actuel de la voie maritime. Autrement dit, la réduction des contraintes imposées par la voie maritime (gabarit, charge, temps, etc.) ne changerait probablement pas substantiellement la dynamique actuelle du transport maritime à l'intérieur des Grands Lacs et entre ceux-ci et le Saint-Laurent.

Le seul marché pour lequel l'élargissement de la voie maritime pourrait être un enjeu est celui du transport de conteneurs; à ce chapitre, Montréal est un terminal majeur, contrairement aux ports canadiens et américains des Grands Lacs. Il faut d'ailleurs noter que, parmi les sept systèmes maritimes des États-Unis, celui des Grands Lacs se distingue par la quasi-absence de transport maritime international de conteneurs<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Beaudoin Pierre. *Flux maritimes globaux sur le Saint-Laurent*, Bulletin économique du transport, ministère des Transports du Québec, mars 2004, pp. 24 à 26.

<sup>2</sup> Le port de Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine, est exclu de cet ensemble et est plutôt compris dans les ports de la région de l'Atlantique.

<sup>3</sup> Le transit maritime sur le Saint-Laurent se définit comme le passage, dans le Saint-Laurent, de navires dont ni l'origine ni la destination n'est un port du Saint-Laurent.

<sup>4</sup> L'adjectif « américain » est utilisé au sens de relatif aux États-Unis.

<sup>5</sup> On remarquera à la ligne 2 du tableau que les volumes chargés et déchargés dans le Saint-Laurent sont inversés dans les colonnes correspondantes des ports des Grands Lacs. En effet, ce qui chargé dans un système est déchargé dans l'autre, et vice versa.

<sup>6</sup> Ce trafic est inscrit au tableau comme du trafic intérieur, ce qu'il est du point de vue des ports américains, même si, à proprement parler, il est un transit étranger du point de vue des ports ontariens des Grands Lacs et des ports du Saint-Laurent.

<sup>7</sup> U.S. Marine Administration. Port Import Export Reporting Services, 2000.



Les articles publiés dans le *Bulletin économique du transport* reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports du Québec.

*Transports*  
**Québec**

